

Pierre JUIILLARD

JURY... { *Président* : M. PICARD, *professeur*.
 { *Suffragants*. { MM. ROUAST { *professeurs*.
 { LEPARGNEUR..... {

1934

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver
les opinions émises dans les thèses, ces opinions
doivent être considérées comme propres à leurs
auteurs.*

LA PROCÉDURE EN MATIÈRE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 9 Juin 1934, à 14 heures

PAR

Pierre JUILLARD

JURY... { *Président : M. PICARD, professeur.*
 { *Suffragants. { MM. ROUAST { professeurs.*
 LEPARGNEUR..... }

PARIS
LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON et Cie
160, RUE SAINT-JACQUES

1934



INTRODUCTION

Les problèmes juridiques nés de l'intensité sans cesse croissante de la circulation doivent être étudiés objectivement, c'est-à-dire, sans passion et sans partialité pour l'une des classes antagonistes d'intéressés. Les solutions sont bonnes lorsqu'elles s'insèrent dans l'ordre général.

L'émotion publique grandit avec l'accroissement du nombre d'accidents imputables aux automobiles¹. Le nombre des accidents mortels, pour ne parler que de ceux-là, est dans la proportion d'environ 20% par rapport à celui des véhicules en circulation. Ce nombre est passé, en France, de 94.000 en 1918 à 500.000 en 1923 et 1.322.400 en 1929. Chaque année le martyrologe devient plus terrible, les pertes en vies humaines se multiplient.

Afin de protéger le public les tribunaux ont voulu consacrer énergiquement le droit à réparation des victimes. La Cour de cassation, dans son arrêt du 13 février 1930 rendu toutes chambres réunies a définitivement établi une interprétation de l'article 1384 alinéa premier du Code civil qui aggrave singulièrement la responsabilité des automobilistes. Du reste la sévérité des juges à l'égard de ces der-

1. Les chiffres cités ici sont extraits du rapport de M. Pannier à la Chambre de commerce de Paris. Séance du 17 décembre 1930, *Bulletin* 1930, page 579.

niers se traduit souvent par des condamnations à des indemnités extrêmement élevées.

Il résulte de là que l'emploi de véhicules automobiles impose non seulement aux particuliers, mais aussi aux entreprises commerciales ou industrielles se servant de voitures de livraison ou de camions, des charges très lourdes. Sans doute l'assurance répartit sur la collectivité des assurés, grâce à la prime payée par chacun d'eux, le risque attaché à la possession d'une automobile. Mais elle ne supprime pas le risque et la prime est d'autant plus élevée que celui-ci est plus grand et la garantie plus étendue.

Ne serait-il pas possible de concilier la nécessaire protection du public avec les intérêts de l'automobilisme. De plus en plus se révèle l'analogie des questions posées par les accidents d'automobiles et par les accidents du travail. C'est une évolution de jurisprudence semblable à celle dont se plaignent aujourd'hui les automobilistes qui, en matière d'accidents du travail, a abouti au vote de la loi du 9 avril 1898 posant le principe d'une réparation mitigée et forfaitaire. Dans cette loi on voit la victime avantagée dans l'ordre de la preuve, mais le patron bénéficier d'une réduction forfaitaire de la réparation.

Il apparaît que, pour les accidents d'automobiles; le législateur pourrait et devrait intervenir de la même manière en instituant une sorte de transaction légale entre les intéressés. On aperçoit que, dans l'un et l'autre domaine, il ne s'agit pas vraiment d'un problème de responsabilité, mais d'un risque social et d'une garantie légale de réparation des dommages causés par la réalisation de ce risque. Là se trouve la clé de la conciliation désirable des intérêts opposés.

Les auteurs du Code civil ne pouvaient pas prévoir l'em-

ploi des véhicules à moteur. Leur œuvre offre une évidente lacune que les tribunaux ne sauraient vraiment combler. Il faut une définition légale des conditions de réparation des dommages causés par les automobiles, une limitation légale de cette réparation. L'analogie des situations incline à penser que le législateur n'aura, pour accomplir utilement sa mission, qu'à suivre les principes de la loi de 1898. Sans doute il ne s'agira pas de reproduire simplement les dispositions de celle-ci, car les situations que l'on compare, si elles sont réellement analogues, ne sont pas identiques.

Leur assimilation n'est pas absolue, mais relative. Il y aura à faire une adaptation aux accidents d'automobile de la législation sur les accidents du travail. Mais celle-ci ayant organisé la garantie d'un risque social, servira de cadre pour l'organisation de la garantie d'un autre risque social ayant avec le premier d'indéniables similitudes.

Dans le cadre dont il s'agit, la réglementation de la garantie légale du risque automobile soulèvera deux catégories générales de questions :

1^o Des questions relatives aux conditions et aux limites de l'indemnisation des victimes;

2^o Des questions concernant la procédure spéciale à suivre pour parvenir le mieux possible à cette indemnisation.

Notre étude a pour objet la procédure en matière d'accidents d'automobiles. Mais cette étude serait mal éclairée et manquerait de prémisses solides, si elle n'était précédée d'un examen sérieux du premier groupe de questions. Nous envisagerons donc celles-ci dans une première partie, consacrée au risque automobile et au problème de sa garantie légale. La procédure occupera la seconde partie de ce travail.

PREMIÈRE PARTIE

Le risque automobile et le problème de sa garantie légale.

On peut appeler risque social, tout risque qui menace le public, c'est-à-dire la totalité ou une partie importante de la population, tout risque qui se trouve créé par une même catégorie de personnes et pèse sur une même catégorie de victimes.

Le risque professionnel, auquel on donne aujourd'hui plus volontiers et avec plus de justesse, le nom de risque d'autorité, est créé par les employeurs et atteint les employés.

Le risque automobile est créé par ceux qui se servent du moyen automobile de locomotion et frappe les autres usagers des voies de communication.

Quelle est, au cas de réalisation d'un risque social, la meilleure méthode de réparation du dommage qu'il a causé? Est-ce celle qui prend son point de départ dans l'idée de la responsabilité de l'auteur de l'accident? Est-ce celle qui s'affranchit de toute notion de responsabilité pour faire seulement appel à la notion de garantie légale?

La seconde méthode étant reconnue préférable, à quelles règles précises conduit-elle pour l'indemnisation des victimes ?

Tels sont les deux sujets préliminaires et fondamentaux qui vont nous retenir.

CHAPITRE PREMIER

LE SYSTÈME DE LA RESPONSABILITÉ ET LE SYSTÈME DE LA GARANTIE LÉGALE

Rationnellement, et dans ses termes les plus généraux, le problème de la réparation des dommages causés par la réalisation d'un risque social peut être conçu comme un problème de responsabilité ou comme un problème de garantie légale.

Si on le regarde sous l'angle de la responsabilité on recherchera la protection du public dans une simple application des textes généraux régissant la responsabilité. Lorsque ces textes se montreront insuffisants ou inadéquats aux besoins de la société actuelle, la jurisprudence les interprétera d'une manière extensive ou même les déformera, en vue d'une adaptation à ces besoins.

Si la situation est envisagée sous l'aspect très différent de la garantie légale, elle se réglera suivant des principes étrangers à la responsabilité et aux textes généraux qui la gouvernent. Une législation spéciale définira, en conformité des exigences sociales et de la notion même du risque social, les conditions de réparation des dommages et c'est l'idée d'assurance, essentiellement distincte de l'idée de responsabilité, qui présidera à la protection du public.

Nous exposerons d'abord et critiquerons, quant à leur contenu théorique et à leurs conséquences logiques, les deux systèmes envisagés.

Notre législation n'étant pas encore intervenu, au point de vue qui nous occupe, en matière d'accidents d'automobiles, la jurisprudence a dû rechercher la protection du public dans l'application des textes du Code civil qui établissent les règles générales de la responsabilité.

De cette jurisprudence nous ferons d'abord l'exposé, puis la critique qui montrera les défauts du système de la responsabilité.

Enfin nous marquerons les progrès actuellement accomplis par la conception de la garantie légale.

Section I. — Exposé et comparaison critique des deux systèmes.

L'idée de risque peut intervenir, dans la technique juridique, à l'appui soit d'un système de responsabilité civile, soit d'un système de garantie légale, d'où toute préoccupation de responsabilité se trouve exclue.

Certaines activités, par exemple, l'industrie, la circulation automobile, sont au plus haut degré créatrices de risques pour autrui.

Supposons que le risque se réalise, qu'un dommage soit causé à quelqu'un : un ouvrier dans l'usine, piéton dans la rue. La notion de risque sera susceptible de jouer de deux façons en vue de justifier rationnellement et juridiquement la réparation du préjudice.

En premier lieu, on pourra dire que le chef d'industrie, l'automobiliste sont responsables par cela seul qu'ils ont

créé le risque. Si l'on exigeait que la victime prouvât la faute de celui-ci ou de celui-là, le dommage demeurerait très souvent sans réparation. Pour assurer cette réparation, il sera possible de recourir à la présomption de faute. Mais un autre procédé consistera à éliminer le concept de la faute, prouvée ou présumée, et à le remplacer par celui de création de risque, génératrice en elle-même de responsabilité.

En second lieu, la réparation pourra être cherchée dans une voie différente. On n'en fera plus un problème de responsabilité, mais on y verra un problème de garantie légale. On ne s'inquiétera plus de savoir si le patron ou l'automobiliste sont responsables. Mais le législateur, estimant que ces personnes exercent des activités indispensables sans doute, mais gravement dangereuses, et considérant la nécessité de protéger les collectivités contre ces activités, mettra à la charge des dites personnes le risque par elles créé et fréquemment réalisé. La loi précisera du reste, à quelles conditions et dans quelles limites telle catégorie d'individus aura à supporter tel risque déterminé : risque professionnel, risque automobile. Ainsi apparaît une fonction nouvelle de l'idée de risque, qui n'est plus de fonder une construction de la responsabilité, mais d'assurer au contraire la réparation des dommages en faisant abstraction de la responsabilité. Il s'agit de la protection contre un risque social, protection qui sera obtenue dans le cadre de l'assurance opérant une division des risques.

Une telle protection se concrétise dans la législation sur les accidents du travail.

« Les lois successives sur les accidents du travail qui ont établi et appliqué le principe du risque professionnel, a écrit M. Ripert, sont au fond des lois d'assurance, car

elles déplacent et divisent les risques évalués forfaitairement.

» C'est pour cela, que le fait du travail comprend le cas de force majeure et aussi la faute de l'ouvrier, pourvu qu'elle ne soit pas inexcusable, alors que l'application de la loi de causalité donnerait une solution plus restrictive. La jurisprudence a pu élargir la notion de fait du travail, sans que la conscience en soit choquée, car ce n'est pas comme responsable de ses actions que le patron est tenu de réparer les accidents.

» Au surplus, le risque professionnel n'a pu s'appliquer en pratique, que parce que le patron a divisé par l'assurance le risque mis à sa charge¹. »

Dans le même ordre d'idées, M. Loniewski s'exprime ainsi : « Les causes que l'on indique comme ayant modifié les données du problème de la responsabilité seraient assez indifférentes si le problème était purement moral. On dit que les grandes industries et les découvertes récentes ont multiplié les accidents, que les accidents frappent toujours la même catégorie de victimes. Qu'importe, s'il s'agit uniquement d'apprécier la conduite de l'auteur de la faute. Il n'est pas plus coupable parce que son action est plus forte grâce à la science moderne et les victimes plus nombreuses parce que la vie en commun est plus intense. Mais, en réalité, ces causes créent un besoin de garantie légale. On ne reproche rien à l'auteur de l'acte, mais on l'oblige à réparer les conséquences de son acte, parce qu'il peut le faire sans grand dommage pour lui-même et qu'il doit prévoir la réparation future des dommages éventuels. Ainsi, par exemple, la loi du 9 avril 1898 oblige le patron

1. *La règle morale dans les obligations civiles*, 2^e édit., 1927, n^o 122.

à prendre à sa charge les accidents du travail, non qu'il soit en faute, mais parce qu'il doit garantir ses ouvriers¹. »

Le système légal de réparation des accidents de travail consacré par la loi du 9 avril 1898 a été à l'origine considéré comme reposant sur la notion du risque professionnel.

Le principe du risque professionnel peut se résumer dans la formule suivante : la production industrielle exposant le travailleur à certains risques, c'est à celui qui recueille le profit de cette production, c'est-à-dire au patron que doit incomber l'obligation d'indemniser la victime en cas de réalisation du risque, abstraction faite du point de savoir s'il a commis une faute susceptible d'engager sa responsabilité. La réparation de tous les accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail doit rentrer dans les frais généraux de l'entreprise, incombant aux chefs d'industrie.

Mais, depuis que des lois subséquentes ont étendu le système de 1898 aux employés de commerce, aux valets de ferme et surtout aux domestiques et gens de maison, ce système paraît plus exactement reposer sur le risque d'autorité². « L'idée de risque professionnel, dit M. Rouast, a pu séduire par sa belle formule un peu simple : *ubi emolumentum, ibi onus*. Elle est très contestable quand on l'examine de près, et les auteurs de la loi qui s'en sont réclamés sont loin de l'avoir strictement appliquée. Lorsqu'on réfléchit sur la plupart des cas dans lesquels la loi de 1898 est appelée à jouer, on est conduit à constater que la notion de risque professionnel est insuffisante pour

1. Loniewski, *Assurance et responsabilité en matière de transport*, thèse, Paris, 1926, page 10.

2. Piaget, *L'heure et le lieu du travail*, 1931 ; — Rouast : « L'heure et le lieu du travail et la notion de risque professionnel, dans *Revue des assurances terrestres*, 1931, pages 512 et suivantes.

justifier son fonctionnement, et que, seule une notion de charge légale de l'autorité peut en rendre compte. Nous pourrions montrer de même que cette dernière idée explique seule pourquoi la loi ne s'applique en principe qu'aux travailleurs qui ont passé un contrat de travail, et non à ceux qui constituent de petits entrepreneurs.

L'idée de risque professionnel conduirait à rendre responsable de l'accident survenu à un travailleur toute personne qui tire un profit de son travail : il faudrait obliger à payer une indemnité le maître d'un travail fait à l'entreprise, et même l'associé du travailleur. La loi ne l'a pas fait. Elle s'en est tenue aux travailleurs liés par un louage de services, et à quelques travailleurs qui sont dans un état de dépendance analogue. Pourquoi? Sinon parce que ces travailleurs seuls sont sous l'autorité d'un patron et que c'est dans ce lien d'autorité que se trouve le fondement même de l'indemnité qui leur est due¹.»

La loi de 1898 et les lois postérieures ont organisé un système de garantie légale du risque professionnel ou d'autorité.

Il n'est pas douteux que la circulation automobile a créé en multipliant les accidents et les dommages, particulièrement aux personnes, un risque social nouveau qui ne saurait laisser le législateur indifférent.

Ce que nous prétendons seulement faire ressortir d'abord ici, c'est que l'intervention du législateur est indiquée par les résultats mêmes de la comparaison critique des deux conceptions exposées. Lorsqu'on cherche la meilleure formule de réparation des dommages causés par la réali-

1. Rouast, *op. cit.*, page 522.

sation d'un risque social, on voit que celle de la garantie légale est supérieure à celle de la responsabilité.

Dans un bel ouvrage sur *La règle morale dans les obligations civiles*¹, M. Ripert s'est livré à une critique pénétrante de l'idée de risque envisagée comme fondement rationnel de la responsabilité.

La répétition du même genre de dommages, causés par la même catégorie de personnes à la même catégorie de victimes, atteste l'existence d'une inégalité résultant de la vie sociale et crée une nervosité plus grande qui ne permet plus de concevoir le dommage comme fatal. Ces idées devaient pousser les esprits à ne pas se contenter du vieux principe de la loi Aquilia².

En substance, la théorie du risque se résume ainsi : tout dommage doit être attribué à son auteur et réparé par celui qui l'a causé, parce que tout problème de responsabilité civile se ramène à un problème de causalité : tout fait quelconque de l'homme oblige celui qui a causé un dommage à autrui à le réparer.

Cette idée de causalité se trouve dans l'article 1382. Il n'y a pas de responsabilité civile sans un lien de causalité entre la faute et le préjudice. L'élément faute, au premier plan, masque l'élément causalité. Mais, si l'on efface la notion de faute, l'idée de causalité se place au premier rang. Elle se charge de l'idée de responsabilité. L'acte humain traîne après lui ses risques comme une conséquence nécessaire.

Un tel principe satisfait l'esprit scientifique. Reposant sur l'attribution des effets à la cause, il donne à la règle

1. 1927, 2^e édit., pages 212 et suivantes.

2. *Ibidem*, page 213.

juridique l'aspect de la loi physique et sa rigueur scientifique.

Le même principe émeut la sensibilité. Jouant au profit de la victime, il assure le plus souvent la réparation du dommage et soulage le besoin de pitié.

Cette conception du risque refreine du reste une liberté sans contrainte, combat un individualisme excessif. En protégeant les intérêts matériels et moraux des victimes, elle garantit la sécurité des situations contre les entreprises nocives, et, quand une force nouvelle vient menacer les hommes, elle arrête cette force par la menace d'une responsabilité. En établissant entre les hommes des causes nouvelles d'actions en réparation; elle leur fait prendre une plus claire conscience de la solidarité qui les unit¹.

De là le succès de la théorie du risque depuis un quart de siècle. Mais une réaction s'est dessinée et l'idée traditionnelle de faute a reconquis du terrain. La raison en est que la notion de risque, considérée comme base de la responsabilité, enlève en réalité à cette dernière l'élément moral indispensable. Quand la loi de responsabilité est apparue comme une loi physique de création de risques, elle est devenue inadmissible². Elle a, en effet, effacé l'idée morale qui peut seule justifier la responsabilité. L'homme se sent responsable des dommages qu'il cause par sa faute, mais non de ceux qu'il cause par son fait, sans avoir pu les prévoir ou les empêcher, ou plus exactement il dit qu'il ne les cause pas, et, repoussant l'imputation de faute, détruit en même temps le lien de causalité³. Transportant dans le monde juridique une loi physique de

1. Ripert, *op. cit.*, page 214.

2. *Ibidem*, page 215.

3. *Ibidem*, page 216.

causalité, efficiente, la théorie pseudo-scientifique du risque a introduit dans le droit un principe matérialiste que la morale ne connaît pas¹. L'idée de solidarité, d'ailleurs, si on ne la déforme pas ne conduit nullement à la théorie du risque générateur de la responsabilité. Car c'est justement parce que les répercussions de toute action humaine sur autrui sont fatales que l'on ne peut conclure de la constatation du mal à l'obligation de la réparation².

La résistance à une généralisation de la théorie du risque prouve la permanence de cette idée que la responsabilité civile n'est que l'organisation juridique technique de la responsabilité morale³.

Etendre le risque, comme fondement de la responsabilité, à tous les dommages, que l'activité de l'homme peut causer à autrui serait très dangereux. « Ce serait, dit M. Capitant, faire peser sur les hommes une responsabilité écrasante, paralyser l'esprit d'initiative. Personne n'oserait plus rien faire, puisque la plus grande diligence ne mettrait pas à l'abri de la responsabilité. Aussi, aucune législation, à l'exception du Code civil soviétique, n'a-t-elle adopté cette thèse, et encore le Code civil soviétique lui-même n'a-t-il pas pu proscrire cette notion de faute, laquelle reparait fréquemment, soit dans les textes législatifs, soit dans les décisions de jurisprudence. En effet, le risque exige un contrepoids, qui est l'assurance. Or, on peut bien s'assurer contre un risque déterminé, par exemple, l'accident de travail, l'accident d'automobile, mais on ne le peut pas contre toute espèce de risques⁴.

1. *Ibidem*, page 218.

2. *Ibidem*, pages 218, 219.

3. *Ibidem*, page 223.

4. Capitant : « La responsabilité du fait des choses inanimées d'après

A toutes ces critiques très justes, échappe un système qui utilise la notion de risque, non plus comme substratum de la responsabilité, mais bien comme base d'un mécanisme de garantie légale. On ne s'inquiète plus, en effet, de savoir si le créateur du risque est responsable, et, dès, lors on ne dépouille pas la responsabilité de son indispensable élément moral; on n'introduit pas dans le droit de principe matérialiste, puisque la causalité joue sur un plan autre que celui de la responsabilité : sur le simple plan de l'assurance. La victime de l'accident est indemnisée, non pas parce que l'auteur de l'accident est considéré comme responsable, mais parce que le législateur l'a ainsi décidé et qu'il accomplit de la sorte sa mission utile et juste de protection du public contre le risque social.

Les deux conceptions que nous avons confrontées se différencient également par leurs conséquences. Fondée sur la responsabilité, qu'engendrerait la seule réalisation du risque, la réparation aura la même ampleur que la responsabilité elle-même. L'auteur de l'accident répondra de la totalité du dommage; il n'en sera autrement que si les circonstances, appréciées par les juges, font apparaître un partage de responsabilité entre lui et la victime. Celle-ci sera alors regardée comme ayant collaboré à la création du risque.

Au contraire la garantie du risque social, toujours, appelle en quelque sorte l'établissement d'une balance entre les intérêts opposés. Réparation juste et prompte sera assurée aux victimes d'accidents sans qu'elles aient à fournir la

l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 », Dalloz, *Recueil hebdomadaire*, 27 mars 1930.

V. *Traité de droit soviétique*, 2, page 299. Librairie générale de droit et de jurisprudence.

preuve d'une faute du patron ou de l'automobiliste. Mais la charge de la réparation ne pèsera pas intégralement sur le patron ou cet automobiliste. La justice sera envisagée des deux côtés. On considérera que l'industrie, le commerce, la circulation automobile sont éminemment utiles à l'économie nationale. On recherchera dans quels cas, dans quelle mesure et sous quelles formes les créateurs des risques réalisés devront être déclarés débiteurs d'indemnités. C'est ainsi que, dans le mécanisme de la législation de 1898, le risque professionnel ou d'autorité a conduit à une garantie limitée et forfaitaire dont le fonctionnement a donné d'une manière générale et sous réserve de quelques critiques de détail, satisfaction aux intéressés.

Section II. — Application jurisprudentielle du système de la responsabilité.

Il importe de retracer l'évolution de la jurisprudence qui, en matière de responsabilité des accidents d'automobiles, a abouti au système posé par l'arrêt des Chambres réunies de la Cour de cassation du 13 février 1930¹.

1. Capitant, « Les fluctuations de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées », *D. H. chronique*, 1927, p. 49; Josserand, « Garde et conduite des automobiles », *D. H. chronique*, 1927, p. 65; « Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées », *D. H. chronique*, 1930, p. 5 et note D. 1928.1.97; Ripert, *La règle morale dans les obligations civiles*, 2^e édit., p. 209, et suivantes, notes D. 1925.1.5 et 1927.1.97; Mazeaud, « La faute dans la garde », *S.* 1927.1.131; Savatier, Notes D. 1925.2.43 et 1927.2.69; Bérenguier, *Le problème de la circulation*, tome I : « Les accidents de la circulation », Paris, 1929; Tauzin, *La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobiles*, thèse, Paris, 1929; Picard, « La responsabilité des accidents d'automobiles devant les chambres réunies de la Cour de cassation », *Revue générale des assurances terrestres*, 1930.

On nous permettra, d'abord, ici, un rapprochement entre l'ancienne jurisprudence relative aux accidents de travail et la jurisprudence actuelle relative aux accidents d'automobiles.

Pendant longtemps la jurisprudence a placé le fondement juridique de la responsabilité patronale, du chef des accidents dont les ouvriers sont victimes, dans l'article 1382 du Code civil. Même à la veille de la loi de 1898 un grand nombre d'arrêts se rattachaient encore à l'idée d'une responsabilité uniquement basée sur le délit ou le quasi-délit du patron. Pour prétendre à une indemnité l'ouvrier devait donc démontrer la faute de ce patron. Vers 1882 une réaction se produisit, en doctrine, contre la jurisprudence et en faveur du principe de la responsabilité contractuelle; le patron, dans cette conception doctrinale, était considéré comme ayant envers son personnel une obligation implicite de sécurité, il en résultait un renversement de la preuve : Ce n'était plus à la victime à prouver que l'accident provenait de la faute du patron; c'était au contraire au patron, débiteur de sécurité, à faire la preuve du cas fortuit ou de la faute de l'ouvrier. Si intéressante qu'elle fût, cette construction doctrinale n'avait pas pénétré dans la jurisprudence française.

Mais, dans les dernières années précédant la loi de 1898 surgit la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées fondée sur l'article 1384, à laquelle la jurisprudence se rallia dans un certain nombre de ses décisions, parce qu'elle permettait de faire aux victimes d'accidents professionnels une situation bien meilleure que dans les deux autres systèmes. L'idée de risque crée se substituait à l'idée de faute. Le patron répondait de l'accident non parce qu'il était en faute, mais parce que son outillage avait créé le ris-

que. La théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées se serait bientôt imposée, en matière d'accidents du travail, à tous les tribunaux, si le législateur n'avait établi en 1898 le système de garantie que l'on connaît et d'où l'idée même de responsabilité, au sens traditionnel du mot, disparaissait.

Dans le domaine des accidents d'automobiles le jurisprudence s'est aussi adressée d'abord à l'article 1382 exigeant la preuve par la victime d'une faute de l'auteur de l'accident. Lorsque les accidents d'automobiles, toutefois commencèrent à se multiplier d'une manière inquiétante, la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées était en plein succès. Son application n'alla pas aussi aisément qu'on aurait pu à l'origine l'escompter.

On sait que, s'agissant, d'une manière générale, de la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées, une opinion, qui avait fait fortune, prétendait écarter l'application de l'article 1384-1^o, lorsque, au moment de l'accident, le fait du gardien se combinait avec le fait de la chose dans une mesure quelconque. « Peut-on parler du fait des choses inanimées et les mots ne jurent-ils pas, écrit M. Ripert¹. Il y a bien un fait de l'animal parce que l'animal, sans avoir une personnalité, a une activité. Il y a des choses qui paraissent avoir un dynamisme personnel; la machine, la bête humaine agit parfois comme un animal furieux : elle fait explosion, communique l'incendie, blesse ou tue; mais c'est pure apparence que ce fait de la chose, puisque la chose n'a pas de vie, puisque sa force interne est une création de l'homme. C'est l'homme qui produit la valeur, capte l'électricité, conduit la flamme, mélange

1. *La règle morale dans les obligations civiles*, 2^e édition, page 229.

les gaz. La chose est l'instrument du dommage, elle ne peut en être la cause¹. » On le voit bien, d'ailleurs, ajoutait-on, dès qu'il s'agit de choses qui sont sous l'action directe de l'homme. Ce qui apparaît vraiment, c'est le fait de l'homme, non pas le fait de la chose.

Cette manière de voir avait son application particulière à la responsabilité du fait des automobiles. C'est pourquoi l'on vit, pendant longtemps, la Cour de cassation s'inspirer d'une distinction entre les accidents survenus pendant la marche de la voiture et les accidents causés par le fait de la voiture abandonnée à elle-même².

Les accidents occasionnés par l'automobile en marche n'étaient pas tributaires de la disposition de l'article 1384-1^o du Code civil, aux termes de laquelle on est responsable des choses que l'on a sous sa garde. De semblables accidents étaient considérés, non pas comme le fait de la chose, mais bien comme le fait de l'homme, la victime devait en conséquence prouver la faute de l'auteur du dommage conformément aux articles 1382 et 1383. Tombaient donc seuls sous l'empire de l'article 1384-1^o les dommages survenus par le fait de la voiture abandonnée à elle-même ; aussitôt actionnée par son maître, celle-ci devenait le prolongement de son cerveau et de son corps, l'instrument de sa volonté, en sorte que les accidents prétendument causés par elle apparaissaient comme le fait du conducteur, le fait de l'homme, ce qui menait à charger la victime de la preuve d'une faute commise par le défendeur.

1. V. aussi sur ce point de vue : Ripert, note au Dalloz 1922.1.25. ; Max Vitry, *La détermination du fait de l'homme, de l'animal, de la chose*, thèse, Lille, 1922, Crouzal, « La responsabilité du fait des animaux et du fait des choses », *Revue trimestrielle*, 1925, p. 29.

2. V. Les décisions citées par Ripert, D. 1922.1.25 et Savatier, D. 1925.2. 41.

« En d'autres termes, la conduite de la voiture s'opposait à la simple garde. En se mettant au volant, le gardien se muait en conducteur et ne répondait plus désormais, grâce à cette transformation si avantageuse pour lui, que de son propre fait, non de celui de sa voiture qui s'intégrait en quelque sorte dans le sien¹. »

M. Josserand² a fortement souligné les paradoxes contenus dans une pareille conception. « Avec elle, dit-il, la responsabilité du fait des choses devenait à peu près sans application pratique en matière de locomotion automobile. Il est assez rare, en effet, qu'un accident soit occasionné par une voiture au repos, par le seul fait de l'automobile, au sens le plus étroit de cette formule; mais dans l'immense majorité des cas, il y avait collaboration de l'homme et de la mécanique lors de la provenance du dommage; avec la thèse en question, les automobilistes bénéficiaient d'un régime de faveur, parfaitement injustifiable. Car il faut observer que l'opposition entre la simple garde et la conduite, l'utilisation de la chose, était préconisée pour les seules automobiles, à l'exclusion de toutes les autres choses inanimées et des animaux eux-mêmes : lorsqu'un dommage est causé par un animal, par une batteuse mécanique, par l'explosion d'une machine, par une locomotive, par un bateau ou par un fusil, on ne distingue nullement selon que la bête ou l'objet se trouvait sous la conduite, la direction, l'impulsion de son propriétaire ou que celui-ci se confinait exactement dans son rôle de gardien; on n'opposait pas la période de repos à celle

1. Josserand, « La responsabilité du fait des automobiles devant les chambres réunies de la Cour de cassation », *Dalloz hebdomadaire*, 20 mars 1930, page 25.

2. *Loc. cit.*, pages 25-26.

d'activité, la responsabilité statique à la responsabilité dynamique; mais, dans la première éventualité, comme dans la deuxième, on s'accordait à mettre à la disposition de la victime la responsabilité du fait des choses de l'article 1384¹.

Dès lors, il était singulier d'établir, pour les accidents d'automobiles, une opposition que l'on se gardait de formuler pour les dommages de toutes autres provenances; si la distinction subtile et quasi-byzantine entre la garde et la conduite ne vaut pas pour les choses inanimées en général, non plus que pour les animaux, c'est qu'elle n'est pas davantage utilisable pour les automobiles. Cette distinction n'était pas seulement subtile à l'excès; elle constituait par les résultats auxquels elle aboutissait, un défi aux nécessités de la vie moderne. Par la seule vertu de l'embrayage, la position juridique du propriétaire de la voiture se trouvait changée du tout au tout : de gardien, il devenait conducteur et, en conséquence, sa responsabilité s'atténuait, pratiquement du moins, et cela à l'instant même où le public avait besoin d'être protégé plus efficacement, on accordait la sécurité juridique aux tiers aussi longtemps que leur sécurité matérielle n'était pas sérieusement menacée; on la leur retirait aussitôt qu'ils étaient en danger. Ainsi, c'était une assurance à rebours que l'on réalisait à l'usage du public; la sanc-

1. Voir : pour une batteuse mécanique en action Req., 25 mars, D. 1908, D. 1909.1.73, note Planiol, Bordeaux, 13 janvier 1926, S. 1927.2.61 pour l'explosion d'une machine à bord d'un navire, Cass. civ., 16 juin 1896, D. 97.1.433 note Saleilles; pour une locomotive en marche, Req. 17 juillet 1922, D. 1923.1.172; pour un bateau en cours de navigation : Air, 7 janvier 1924, D. 1924.2.108; pour un tir forain, Cass. Civ., 25 juillet 1927, D. H. 1927-477, Angers, 12 décembre 1929, D. H. 1930.105; pour les accidents de chasse, Paris, 16 novembre 1929, D. H. 1930.90; balle de tennis : Poitiers, 25 octobre 1926; Sirey, 1927.2.73 note Mazeaud.

tion civile s'atténuait et fuyait à mesure que sa nécessité se faisait sentir : le contre sens était flagrant. »

Devant la multiplication des accidents et les protestations de l'opinion publique, la Cour de cassation modifia sa jurisprudence. Par deux arrêts, l'un du 29 juillet 1924, l'autre du 21 février 1927, la Chambre civile décida que les dommages causés par des automobiles à des tiers ressortissent à la disposition de l'article 1384 en toute occurrence, non seulement si, lors de l'accident, la voiture était au repos, mais aussi lorsqu'elle se trouvait alors en action, sous l'impulsion et la direction de son conducteur¹.

Dans l'espèce soumise en 1927 à la Chambre civile, un camion automobile avait renversé et grièvement blessé un enfant. Il s'agissait de savoir à qui incombait le fardeau de la preuve. La Cour de Besançon, considérant que le camion était, lors de l'accident en marche et sous la direction de son chauffeur, avait conformément à la jurisprudence antérieure, imposé la preuve à la victime. La Cour de cassation cassa cette décision et proclama que l'article 1384 ne distingue pas suivant que la chose est ou non actionnée par la main de l'homme.

La Cour de Lyon, choisie comme Cour de renvoi, jugea, le 7 juillet 1927, de la même manière que la Cour de Besançon et estima que, le dommage ayant été causé par l'automobiliste et non par l'automobile, il fallait prouver la faute du conducteur².

Son arrêt fut, par un nouveau pourvoi, déféré aux Cham-

1. Cass. civ., 29 juillet 1924, D. 1925.1.15 note Ripert; Cass. civ., 21 février 1927, D. tg. 27.1.97 note Ripert. V. aussi : Cass. civ., 29 février 1928, D. H. 1928.223; Cass. civ., 12 mars 1929, D. H. 1929.234; Cass. Req., 12 janvier 1927, D. 127.1.145 note Savatier; Cass. Req., 16 avril 1929, D. H. 1929.284.

2. Lyon, 7 juillet 1927, D. H. 1927, p. 423.

bres réunies. Celles-ci, le 13 février 1930, confirmèrent le système accepté en 1927, par la Chambre civile et rattachèrent la responsabilité à l'article 1384 par ce motif que la loi ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage est ou n'est pas actionné par la main de l'homme¹.

L'arrêt des Chambres réunies dépasse même le cadre de l'arrêt que la Cour de cassation avait à apprécier. Celle-ci attribue à l'article 1384, alinéa premier, une portée extrêmement large et qu'il est permis de trouver démesurée.

L'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 avait décidé que l'article 1384 s'applique « aux choses mobilières soumises à la nécessité d'une garde en raison des dommages qu'elles peuvent faire courir à autrui. » L'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 passe sous silence les deux restrictions établies par la Chambre civile et vise simplement la « chose inanimée ». Il en résulte, d'une part, que la présomption de l'article 1384 s'applique aux immeubles comme aux meubles, d'autre part que cette présomption s'étend, sans aucune distinction, à tous les instruments de locomotion (automobile, bicyclette, etc.) et dans tous les cas où un dommage a été causé par l'intermédiaire, d'un objet (par exemple chasseur tirant un coup de fusil sur un oiseau et blessant un individu caché dans un buisson).

Un tel élargissement du domaine de l'article 1384 n'a pas manqué de susciter la critique².

Mais nous ne devons ici apprécier la jurisprudence de la Cour de cassation, dont l'arrêt de 1930 a été l'aboutisse-

1. Cass., Chambres réunies, 13 février 1930, *Dalloz hebdomadaire*, 1930, p. 129.

2. V. Capitant, « La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des chambres réunies du 13 février 1930 », *Dalloz hebdomadaire*, 27 mars 1930, pp. 31-32.

ment que dans son application spéciale aux accidents d'automobiles. Cette appréciation va mettre en relief les insuffisances et les vices du système de la responsabilité.

Section III. — Critique de la jurisprudence.

On peut ramener à trois chefs les critiques méritées par la jurisprudence : le fondement juridique de la responsabilité demeure incertain, la responsabilité est excessive, certaines difficultés restent irrésolues.

a) *Incertitude du fondement juridique de la responsabilité.*

L'arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation du 21 février 1927 décidait que l'article 1384 établit une « présomption de faute » à l'encontre de celui qui a sous sa garde une chose inanimée. L'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 s'exprime ainsi : « Attendu que la présomption de responsabilité établie par l'article 1384 à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée. » La substitution du mot responsabilité à celui de faute témoigne-t-elle de la volonté de la Cour de cassation d'abandonner l'interprétation traditionnelle des articles 1382 à 1386, d'après laquelle tous ces textes reposent sur l'idée de faute commise ou présumée par la loi, et de se rallier au système de la responsabilité objective énergiquement défendu par Saleilles et Josserand ?

La discussion se poursuit d'une manière inlassable entre les auteurs.

D'après les uns¹ l'automobiliste est responsable parce qu'il a l'obligation de garder la chose dont il se sert. Comme le déclare l'arrêt même du 13 février 1930, la responsabilité découlant de l'article 1384 doit être rattachée à la garde de la chose, non à la chose elle-même.

En conséquence, cette responsabilité, de même que celle édictée par l'article 1382 se fonde sur la faute. Seulement la faute de l'automobiliste n'apparaît que grâce à un effort de raisonnement. Il ne suffit pas de dire que l'accident fait présumer une garde défectueuse de la chose, puisqu'il n'est pas permis à l'automobiliste de démontrer qu'au moment de l'accident il a pris toutes les précautions possibles. Il faut affirmer que l'automobiliste a le devoir de prendre des précautions suffisantes pour empêcher tout dommage ou de ne pas se servir de la voiture.

« Le gardien qui ne fait pas la preuve que la cause du dommage est extérieure à la chose (cas fortuit, force majeure, fait d'un tiers) ne peut détruire la présomption que l'article 1384 fait peser sur lui, parce que, si la chose présentait des dangers, il ne devait pas s'en servir ou était obligé de prendre des précautions suffisantes pour qu'elle ne nuise point aux tiers². »

« Il faut admettre une obligation légale, à la charge des automobilistes, de ne pas causer de dommages aux tiers en se servant d'un mode de locomotion dangereux. Usez de ce mode de locomotion, leur dit la loi, mais à la condition de prendre des précautions telles que les tiers

1. Ripert : note au Dalloz, 1927.1.97 et 1930.1.57; Capitant, « La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 », *Dalloz hebdomadaire*, 27 mars 1930; Picard, « La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies de la cour de Cassation », *Revue des Assurances terrestres*, 1930.

2. Ripert, *D.* 1927.1.97.

n'en éprouvent aucun dommage. L'accident apportera la preuve que l'obligation légale, l'obligation de garde, a été violée, sauf si la cause de l'accident est extérieure à la voiture¹. »

Ce n'est d'ailleurs pas pour la première fois que la Cour de cassation a employé, le 13 février 1930, l'expression de présomption de responsabilité. Cette expression se rencontre déjà dans un arrêt de la Chambre des Requêtes du 16 juillet 1928, et, alors, elle passa inaperçue². S'il n'en a pas été de même à la suite de l'arrêt du 13 février 1930, c'est qu'à la fin de ses conclusions, M. le procureur général Matter, a cité cette phrase empruntée à une note de Saleilles³, publiée sous l'arrêt de la Chambre civile du 11 juin 1896 dans lequel les protagonistes de la théorie objective avaient cru voir une consécration de leur thèse.

« L'article 1384 est fondé sur cette idée simple, équitable, que celui qui a le fonctionnement d'une entreprise doit en supporter les risques. »

« Mais, observe M. Capitant⁴, le savant magistrat n'a fait cette citation que pour bien dégager de l'article 1384, alinéa premier, le principe de la responsabilité du fait des choses inanimées, et, à diverses reprises, il affirme dans ses conclusions que ce principe repose sur une présomption de faute, ou, dit-il, prenant les deux expressions comme équivalentes, sur une présomption de responsabilité qui rattache l'article 1384 à l'article 1382.

1. Picard, « Pour une loi sur les accidents d'automobiles », *Revue des Assurances terrestres*, 1931, page 9.

2. Req., 16 juillet 1928, D. 1929.1.33; voir Observations au D. H. 1930.129.

3. Sous Cass. civ., 11 juin 1896, D. 1897.1.433.

4. « La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 », *Dalloz hebdomadaire*, 27 mars 1930, p. 30. Le même point de vue est accepté par M. Picard, « Responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *Revue des assurances terrestres*, 1930.

Que dit, d'autre part, le rédacteur de l'arrêt du 13 février 1930 ? Il déclare que l'article 1384 rattache la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même. Il écarte par là formellement l'idée de responsabilité objective : ce n'est pas l'objet qui engendre la responsabilité, c'est la garde. Qu'est-ce à dire, sinon que c'est la conduite du gardien ? La garde suppose la surveillance. Le gardien est responsable parce que, devant veiller sur la chose il est présumé avoir manqué à cette obligation. Au surplus il paraît impossible de soutenir que les rédacteurs du Code civil aient rattaché au risque de la chose la responsabilité du gardien, alors que les autres présomptions énoncées dans le même article à l'encontre des père et mère, artisans, instituteurs, maîtres et commettants, reposent indiscutablement sur l'idée de faute.

Serait-il vraisemblable que les rédacteurs du Code qui, du reste, n'ont à aucun moment, fait allusion à l'idée de risque, eussent adopté deux conceptions opposées ? L'arrêt des Chambres réunies ne marque pas, à ce point de vue, un revirement dans la jurisprudence de la Cour suprême, il substitue seulement une expression nouvelle à l'ancienne, et rien de plus. Mieux eût valu, d'ailleurs, conserver celle de présomption de faute, plus claire, plus précise, et qui ne prête pas à équivoque. »

Une opinion doctrinale diamétralement opposée à la précédente soutient que l'automobiliste est responsable parce qu'il a créé un risque et que, dès l'instant où il recueille un profit ou un agrément de l'utilisation de sa voiture, il est juste qu'il soit tenu de réparer les dommages qui peuvent en résulter pour les tiers. Dans cette opinion, l'expression de présomption de responsabilité, employée par l'arrêt du 13 février 1930, aurait une importance déci-

sive; elle marquerait l'abandon de la notion de faute pour celle de risque.

L'arrêt en question, dit l'annotateur de la *Gazette du Palais*, constitue une véritable révolution dans la théorie de la responsabilité¹. »

« Il nous paraît, écrit de son côté M. Josserand², que la Cour de cassation, en substituant la présomption de responsabilité à la présomption de faute, a fait un pas dans le sens de l'objectivation de la responsabilité du fait des choses inanimées, sur la voie de la substitution de la notion de risque au concept traditionnel de la faute, concept vieilli, qui, sans doute, est toujours indispensable, mais qui ne suffit plus à supporter sur une base désormais trop étroite, l'édifice, devenu formidable et pesant, de la responsabilité.

Il faut voir (dans l'arrêt des Chambres réunies) un arrêt de principe type qui cristallisera autour de lui les données essentielles du problème et qui, en brisant les tentatives de refoulement de la thèse objective, contribuera à donner à l'homme aux prises avec des choses toujours plus nombreuses et sans cesse plus redoutables, la sécurité juridique à laquelle il peut d'autant plus légitimement prétendre que sa sécurité matérielle se trouve de plus en plus menacée. » Le désaccord doctrinal est donc complet.

b) *Responsabilité excessive*

Le système de la responsabilité conduit à étendre démesurément la responsabilité de l'automobiliste.

Elle est illimitée quant à l'étendue de la réparation.

1. *Gaz. Pal.*, 20 février 1930, n 51.

2. « La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de Cassation », *Dalloz hebdomadaire*, 20 mars 1930, p. 28.

Celle-ci est intégrale, dans la mesure du moins où une faute de la victime n'atténue pas la responsabilité de l'automobiliste. Elle s'étend non seulement au préjudice matériel, mais encore au préjudice moral.

L'automobiliste est responsable alors même qu'il peut démontrer n'avoir commis aucune faute au moment de l'accident. Il n'est libéré que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, de la faute de la victime ou du fait d'un tiers.

Encore importe-il d'ajouter que le droit ainsi reconnu à l'automobiliste de prouver l'existence d'un cas fortuit est plus théorique que pratique. Les tribunaux, en effet, entendent très strictement la notion de cas fortuit? Ils ne regardent comme tel qu'un événement imprévisible et qui ne pouvait être évité¹. C'est dire qu'ils n'admettent que dans des circonstances extrêmement rares qu'un événement invoqué en vue d'une exonération de responsabilité, offre le caractère d'un cas fortuit.

Ainsi, l'éclatement d'un pneu, n'est pas un cas fortuit. « Considérant, dit un arrêt de la Cour de Paris, du 18 juillet 1930, que ne peut être assimilé à un cas fortuit ou de force majeure, c'est-à-dire à un fait extérieur imprévisible et inévitable l'éclatement d'un pneu, que cet événement peut et doit être prévu ou évité par celui qui a la garde de la voiture, dont l'allure doit être ralentie toutes les fois qu'elle circule sur une chaussée mal entretenue, ou lorsqu'elle descend une côte². »

Ainsi, encore le dérapage, la rupture de la direction, la disposition des lieux ne constituent pas des cas fortuits³.

1. V. André Besson, *Revue des assurances terrestres*, 1931, pp. 272 et s.

2. Paris, 18 juillet 1930, *Revue des assurances terrestres* 1931, p. 67.

3. Notamment, Lyon, 22 juillet 1925, *Rec. somm.*, 1926, n° 402; Angers,

Les divers événements dont répond l'automobiliste ne lui sont pas imputés à faute. Dans l'espèce soumise à la Cour de Paris et tranchée par l'arrêt précité du 18 juillet 1930, par exemple, les juges avaient à se prononcer sur une action en responsabilité intentée contre le propriétaire de l'automobile par celui qui la conduisait et qui avait, vis-à-vis de ce propriétaire, la qualité de préposé occasionnel. La législation sur les accidents du travail n'étant pas alors applicable, le préposé invoquait l'article 1384-1° du Code civil.

Mais le propriétaire de la voiture déclinait sa responsabilité en faisant valoir que l'accident avait pour cause l'éclatement d'un pneu. La Cour rejeta ce moyen par ce motif que l'éclatement d'un pneu « peut et doit être prévu ou évité. » Est-ce à dire qu'il y avait faute du conducteur, c'est-à-dire, dans les circonstances en question, faute de la victime ? Dans l'affirmative, la Cour aurait dû refuser d'appliquer l'article 1384, car la faute de la victime fait tomber la présomption de responsabilité édictée par ce texte. Au contraire, la Cour fait application de cet article. Il en résulte que si l'éclatement d'un pneu ne constitue pas un cas fortuit, il ne constitue pas davantage, en principe, une faute imputable au conducteur. Par conséquent, l'automobiliste répond de tous les événements qui, ne présentant pas les caractères du cas fortuit, ne sont pas par eux-mêmes constitutifs d'une faute. Il répond, à ce titre, du vice de la chose¹.

22 juin 1926, D. H. 1926.538; Angers, 29 mars 1927, D. H. 1927.310; Limoges, 23 novembre 1927, *Rec. somm.*, 1928, n° 586; Dijon, 31 mai 1927, *Rec. Somm.* 1927, n° 3142; Cass. Req., 2 mars 1927, S. 1927.1.232, et 1^{er} mai 1930, *R. A. T.*, 1930.907.

1. Picard, *op. cit.*, *R. A. T.*, p. 7.

Planiol et Ripert, *Traité pratique de droit civil français*, t. V, par Esmein, n° 620.

Enfin, l'automobiliste est responsable à raison des fautes commises par ses préposés. Or, la responsabilité qu'il encourt de ce chef est singulièrement sévère, puisqu'elle existe même dans l'hypothèse où le préposé a fait abus de ses fonctions¹.

Cette solution, sans doute, n'échappe pas à la critique²; elle n'en est pas moins celle de la Cour de cassation. Il est vrai que l'automobiliste peut être déclaré responsable de plein droit, puisqu'il a juridiquement conservé la garde de la voiture³, mais la responsabilité qui lui incombe en qualité de commettant est plus large que celle qu'il encourt en qualité de gardien, car elle s'étend à des hypothèses dans lesquelles la voiture a été seulement l'occasion du dommage⁴.

Or, la responsabilité absolue et illimitée qui pèse ainsi sur l'automobiliste n'est pas rationnellement justifiée, quel que soit le fondement sur lequel on la fait reposer.

« Admettons en effet, écrit M. Picard⁵, que la responsabilité de l'automobiliste repose sur une obligation de garde, c'est-à-dire sur une obligation légale de ne pas nuire à autrui, en se servant de sa voiture.

Est-il admissible que cette obligation soit aussi étendue et aussi absolue, ou qu'elle entraîne pour lui des conséquences aussi graves? Qu'il ne soit pas possible, dans l'état actuel des textes, de raisonner autrement, puisque toute distinction ou toute atténuation serait arbitraire,

1. Civ., 11 juin 1928, D. H. 1928.414; Crim., 23 novembre 1928, D. H. 1929.21; Crim., 28 mars 1930, *Gaz. Pal.*, 1930.862; Req., 6 mai 1930, *Revue des assurances terrestres*, 1930, 1110.

2. Planiol, Ripert et Esmein, *op. cit.*, n° 650.

3. Paris, 26 juillet 1926, *Gaz. Pal.*, 1926. 2. 629; Civ., 14 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 16 juin 1928; *Reg.*, 16 décembre 1929, *R. A. T.* 1930, 357.

4. Crim., 16 novembre 1929, *Gaz. Pol.*, 1929 1023; Picard, *op. cit.*, p. 8.

5. Pour une loi sur les accidents d'automobiles: *Revue des assurances terrestres*, 1931, p. 10,

nous le reconnaissons volontiers et techniquement on est bien obligé de s'incliner. Mais, puisque nous sommes en présence d'une obligation légale nous avons le droit de nous demander si cette obligation, que l'on sous-entend d'ailleurs, ne va pas au delà de ce que la loi pourrait rationnellement exiger. Le contenu de cette obligation — obligation qu'il faut supposer pour rattacher la responsabilité de l'automobiliste à l'article 1384 — s'accorde-t-il vraiment avec ce que le législateur déciderait s'il avait à se prononcer lui-même en tenant compte de tous les intérêts en présence.

De même, si l'on fait reposer la responsabilité de l'automobiliste sur l'idée de risque créé, réserve faite des objections que soulève une semblable théorie, est-il équitable de pousser l'idée jusqu'à ses extrêmes conséquences? Il a paru (au législateur de 1898) que le risque professionnel conduisait à une garantie limitée et forfaitaire. »

Le système de la garantie légale s'oppose victorieusement à celui de la responsabilité.

c) *Difficultés au cas de collision.*

La question de la responsabilité au cas de collision de véhicules est assurément la plus délicate de celles que soulève la circulation automobile¹. Faut-il alors appliquer l'article 1384 ou l'article 1382?

Avant l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, la jurisprudence, fidèle à son interprétation de l'article

1. V. sur cette question l'article précité de M. Picard, *Revue des Assurances terrestres*, 1931, p. 16 et s.

1384, par l'idée de danger, qui conduisait à limiter l'application de ce texte aux choses dangereuses, décidait en général, qu'au cas de collision entre deux véhicules, la présomption de responsabilité devait jouer à l'encontre du gardien du véhicule le plus dangereux¹. Elle admettait une véritable hiérarchie entre les choses jugées dangereuses, solution d'ailleurs approuvée par une grande partie de la doctrine², sauf à décider, lorsque la collision se produisait entre deux véhicules également dangereux, que les présomptions pesant sur leurs gardiens se neutralisaient pour faire place à l'application de l'article 1382.

Cette jurisprudence ne put se maintenir lorsque l'arrêt des Chambres réunies élimina la notion de chose dangereuse. Les tribunaux se demandaient alors simplement s'il convenait, au cas de collision, de mettre en œuvre ou d'écarter la présomption de responsabilité de l'article 1384.

Sans se prononcer intégralement sur la difficulté, la Cour de cassation a apporté plusieurs précisions. Elle affirme que l'application de l'article 1384 s'impose dans deux cas : 1° Lorsque la collision est le fait de l'un des véhicules, l'autre ayant joué un rôle purement passif dans l'accident³; 2° Lorsque le dommage est unilatéral⁴.

« L'analyse qui a conduit la Cour de cassation à cette double solution est juridiquement exacte, écrit M. Picard⁵. Dans le premier cas, l'article 1384 ne peut être invoqué par

1. Chambéry, 20 juin 1927, D. 1927.2.169; Angers, 21 mai 1928, D. 1929.2.57; Dijon, 16 octobre 1928, D. 1929.2.41.

2. Ripert, note Dalloz, 1927.1.99; Josserand, « Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile », *Dalloz hebdomadaire*, 1928, p. 33 et note Dalloz, 1929.2.41; Mazeaud, note *Sirey*, 1928.1.177.

3. Req., 1^{er} mai 1930, R. A. T., 1930, p. 907 et D. 1930, p. 137 note Savatier dans l'hypothèse d'une automobile en temponnant une autre à l'arrêt.

4. Civ., 24 juillet 1930, R. A. T., 1930, p. 908 et la note.

5. Article précité R. A. T., 1931, page 17.

le gardien du véhicule tamponné, car ce n'est pas par le fait de ce véhicule que l'accident s'est produit et l'article 1384 suppose que le dommage a été causé par le fait de la chose. Dans le second cas, l'article 1384 impliquant que la chose a causé un dommage à autrui, le gardien du véhicule qui a causé le dommage ne peut invoquer la présomption légale, s'il n'a éprouvé lui-même aucun préjudice, puisque l'une des conditions auxquelles se trouve subordonnée cette présomption fait défaut. Mais si l'on peut accepter la première solution, il faut reconnaître que la seconde n'est pas très heureuse, car elle fait dépendre l'application de l'article 1384 du seul fait que l'un des véhicules n'a subi aucun dommage ou que son gardien n'en invoque aucun. Une simple éraflure d'une aile et la solution peut être différente. »

Si le dommage est bilatéral et qu'aucun des gardiens ne peut prouver que le fait initial de la collision incombe à l'autre, la doctrine et la jurisprudence sont complètement désorientées.

Trois opinions doctrinales se sont fait jour. Certains auteurs estiment que l'article 1384 est inapplicable, les présomptions qu'il édicte à l'encontre des deux gardiens devant s'annihiler¹. D'autres soutiennent qu'il y a lieu de faire masse des dommages subis de part et d'autre et d'en faire supporter la moitié à chacun des deux gardiens². D'autres enfin pensent qu'il faut appliquer l'article 1384 à l'encontre des deux gardiens de sorte que chacun d'eux devra réparer les dommages que son véhicule a causés à l'autre.

Les arrêts se rattachent soit à l'un soit à l'autre de ces systèmes.

1. Jossérand, note Dalloz, 1929.2.41. Ripert, note Dalloz, 1927.1.97.

2. Demogue, *Revue trimestrielle de droit civil*, 1927, p. 968.

3. Dereux, *Les Lois nouvelles*, 1930, p. 151 s.

La Cour de Riom écarte l'article 1384 pour en revenir à l'article 1382. « Attendu qu'il est constant que la collision provient d'une commune origine, bien que l'on ne connaisse pas exactement le rôle précis des deux véhicules dans cette collision, que, d'autre part, la présomption de faute établie à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé le dommage, n'est pas en relation directe avec la nature ou le caractère de cette chose parce que la responsabilité dérive à la fois de la garde et de la chose même sur laquelle cette garde s'exerce et que la présomption de responsabilité se dégage moins de la chose elle-même, que de la façon dont la garde est assurée, qu'il en résulte une impossibilité pour le demandeur de se prévaloir à l'encontre de la défenderesse d'une disposition générale que celle-ci est également fondée à invoquer à son encontre, d'où il suit, qu'en telle occurrence, la justification de la demande ne peut venir que de la faute prouvée à la charge de l'adversaire et que sa démonstration engagera la responsabilité de celui qui l'a commise, en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil¹. »

La Cour de Colmar se place à un point de vue très différent? « Attendu que la présomption de responsabilité n'étant édictée qu'à l'encontre du gardien du véhicule qui a causé l'accident, il en résultera qu'en cas de collision de deux véhicules comportant des dommages pour l'un et l'autre de ces deux véhicules, la présomption susvisée ne peut être opposée à l'un ou à l'autre des deux gardiens en cause, que dans la mesure où il est établi qu'il a causé l'accident dont se plaint autrui, que si cette détermination absolue du fait de l'un ou de l'autre demeure pratiquement

1. Riom, 3 avril 1930, *R. A. T.*, 1930, p. 915 et la note.

impossible en raison des circonstances, il reste que, sauf le cas de force majeure établie en faveur de l'un ou de l'autre ou des deux à la fois, le dommage causé à chacun apparaît nécessairement et logiquement comme la résultante de son propre fait et du fait d'autrui, les deux, jusqu'à la preuve du contraire, étant de même nature et de même importance; que dès lors, seul le fait supposé d'autrui pouvant donner lieu à application de l'article 1384, chacun des intéressés ne peut réclamer à l'autre que la partie du dommage afférente à ce fait, donc en réalité, la moitié du dommage qu'il a subi¹. »

Un arrêt de chambre civile de la Cour de cassation du 20 mars 1933, rapporté dans la *Gazette du Palais* du 25 avril, paraît écarter la théorie de la neutralisation des présomptions et décider que chaque conducteur doit supporter le dommage causé à l'autre, et seulement si sa faute est prouvée.

L'incertitude ne saurait être dissipée d'après la seule disposition de l'article 1384. Aucun argument décisif ne peut être invoqué dans le sens de son application ou de son rejet.

Si on considère que le texte même de l'article 1384 impose son application aux deux gardiens, parce que le dommage subi par chacun est le fait de l'autre, on peut répondre que le dommage est le résultat de la collision et que celle-ci est le fait des deux véhicules et non de l'un d'eux. Il est vrai que la Cour de Colmar affirme que « le dommage causé à chacun apparaît nécessairement et logiquement, comme la résultante de son propre fait et du fait d'autrui, les deux, jusqu'à preuve du contraire, étant de même na-

1. Colmar, 27 juin 1930, *R. A. T.*, 1930, p. 913.

ture et de même importance. » Mais, c'est là créer une présomption qui ne figure pas dans la loi¹.

Si on se décide pour une neutralisation des deux présomptions de responsabilité, on se heurte à cette objection que rien dans la loi n'autorise cette neutralisation, que chacun des deux gardiens est un tiers au regard de l'autre, et qu'il serait injuste de raisonner de cette manière sans tenir compte de la nature des véhicules entrés en collision².

La vérité est, en définitive, que toute solution est ici forcément arbitraire, l'article 1384, étranger aux questions présentes, ne pouvant fournir un système rationnel et complet de réparation des dommages résultant de la circulation automobile³.

Section IV. — Progrès de la conception de la garantie légale.

Les vices du système de la responsabilité déterminent une orientation marquée des idées contemporaines vers le système de la garantie légale.

Cette tendance est très sensible dans la doctrine française.

Dans les articles auxquels nous nous référons fréquemment, M. Picard⁴ a exposé les raisons d'une loi sur la réparation des dommages causés par les automobiles.

« La principale est, qu'à l'heure présente, surtout de-

1. Picard, article précité *R. A. T.*, 1931, p. 19.

2. Picard, article précité.

3. *Ibidem*.

4. « Pour une loi sur la réparation des accidents d'automobiles », *Revue générale des assurances terrestres*, janvier-février et mai-juin 1931.

puis l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, écrit-il, la responsabilité qui pèse sur l'automobiliste est dénuée de tout fondement juridique solide, incertaine dans ses applications et excessive dans son étendue.

Le problème qu'il s'agit de résoudre est un problème de risque social pour lequel il serait vain de s'adresser à la théorie de la responsabilité civile, et auquel le législateur, seul, est en mesure de donner une solution rationnelle qui tienne compte de tous les intérêts en présence. »

Écoutons une autre voix faire appel au législateur : « La jurisprudence ne suffit pas à assurer le progrès du droit, écrit M. Capitant¹. Il n'est pas bon que le législateur se repose sur elle du soin de donner satisfaction à des besoins nouveaux par une interprétation tendancieuse des textes anciens. C'est au législateur qu'incombe la mission de résoudre les problèmes posés par la complication de la vie sociale. C'était à lui qu'il incombait notamment de trancher les questions concernant la responsabilité des accidents causés par les automobiles, responsabilité pour laquelle le droit commun de l'article 1382 ne suffisait pas. Il est regrettable qu'il ait failli à ce devoir. Combien de procès n'aurait-il pas évités, s'il avait consenti, comme on le lui demandait, à préciser l'étendue de cette responsabilité. Tout le monde y aurait gagné, piétons et automobilistes. Et les tribunaux ne se débattraient pas dans les inextricables difficultés avec lesquelles ils sont quotidiennement aux prises. »

A ces opinions si hautement autorisées font écho les doléances des milieux intéressés à l'automobilisme.

1. « Une conséquence imprévue du système de la jurisprudence sur la responsabilité du fait des choses inanimées », *Dalloz hebdomadaire*, 23 octobre 1930.

Dans sa séance du 17 décembre 1930, la Chambre de commerce de Paris, sur le rapport de M. Pannier, a considéré qu'il est conforme aux intérêts économiques du pays que la protection des victimes d'accidents d'automobiles soit assurée par des mesures tendant à « diminuer le nombre des accidents, à en évaluer forfaitairement les conséquences et à en accélérer la réparation. » La Chambre de commerce a en conséquence émis un certain nombre de vœux que nous retrouverons plus tard, et parmi lesquels nous relevons en ce moment celui-ci : « qu'une loi soit votée le plus tôt possible pour définir et limiter la responsabilité des détenteurs de véhicules à moteur et organiser une procédure rapide en vue de la constatation et de la réparation des dommages en cas d'accident de personnes. »

Dans les pays étrangers la conception de la garantie légale gagne aussi du terrain.

Elle est déjà consacrée par la loi allemande du 3 mai 1909 et par la loi finlandaise du 28 avril 1925. Les dispositions de ces deux législations seront examinées au cours de notre travail.

Dans les pays où des dispositions semblables n'ont pas encore été prises par le législateur, les idées qui nous occupent ont été agitées.

Ainsi l'attention des juristes belges a été, depuis longtemps déjà, attirée par la nécessité d'assurer aux victimes d'accidents de circulation routière une réparation plus aisée et plus rapide du préjudice subi. La première pensée fut de solliciter du pouvoir législatif le vote de dispositions plus conformes aux nécessités présentes. La circulation automobile en était seulement à ses débuts que déjà certains sénateurs déposèrent des propositions de loi en ce

sens¹. Mais ces initiatives n'aboutirent pas aux réalisations désirables et la Belgique, comme la France, chercha la réforme du droit dans une évolution jurisprudentielle.

L'opposition des systèmes de la responsabilité et de la garantie légale s'est aussi manifestée de l'autre côté de l'Atlantique.

Aux Etats-Unis, le problème de la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles se présente de façon particulièrement pressante². Au cours de l'année 1929, les statistiques enregistrèrent 31.000 tués et plus d'un million de blessés. Ces chiffres ont été nettement dépassés en 1930. Trois systèmes ont été envisagés en vue de l'indemnisation des victimes ou de leurs représentants. Le premier fait de la souscription d'une police d'assurance responsabilité, une condition préalable de l'immatriculation du véhicule; le Massachusetts est jusqu'ici le seul Etat ayant adopté semblable mesure. Le second système cherche à obtenir le même résultat sans rendre toutefois l'assurance directement obligatoire. Douze Etats, et, de plus, deux provinces du Canada, l'ont adopté avec des modalités diverses. Toute personne coupable d'une infraction grave aux lois sur la circulation voit son permis suspendu tant qu'elle n'a pas prouvé sa solvabilité en cas d'accidents aux personnes ou aux biens qu'elle pourrait provoquer.

Le permis est en outre retiré à tout conducteur condamné tant qu'il n'exécute pas la sentence devenue définitive. Ces dispositions portent un grand nombre de conducteurs

1. Doc. Parl. Sénat, session 1906-1907, n° 5 et session 1907-1908, pp. 157 et 158. V. *Revue des assurances terrestres* : note sous jurisprudence belge 1931, p. 185.

2. « L'assurance d'Etat et l'accident d'automobile », par le professeur David M. Cahan, analyse d'un article paru dans le *Journal of American Insurance*, mai 1931. V. *Revue des assurances terrestres*, 1931, p. 682.

à s'assurer dans la crainte de se voir éventuellement retirer leur permis de conduire. Les deux systèmes précédents reposent sur la faute personnelle, dûment établie de l'automobiliste. Ce dernier système appelé « compensation plan » ou « Marx plan », du nom de l'un de ses partisans, a pour objet d'assurer une réparation à toute victime d'un accident corporel selon une tarification fixée à l'avance. En sa faveur on fait valoir l'analogie du risque automobile et du risque professionnel et les bons résultats obtenus par application du principe envisagé, par la législation relative aux accidents du travail. On hésite toutefois, sur le rôle qu'il conviendrait d'attribuer à l'Etat dans l'organisation pratique de la garantie du risque automobile. Certains souhaitent qu'un fonds d'assurance automobile soit géré par l'Etat lui-même. D'autres pensent que l'Etat devrait se borner à garantir la solvabilité de la caisse publique d'assurance automobile. Enfin, beaucoup de propositions prévoient qu'une telle caisse constituera un fonds autonome dont la solvabilité ne sera nullement garantie par l'Etat.

CHAPITRE II

L'INDEMNISATION DES VICTIMES

A quelles règles le système de la garantie légale, reconnu le meilleur, va-t-il nous mener en ce qui concerne l'indemnisation des victimes ?

C'est la question des conditions et des limites de la réparation qui se pose, en fonction de l'idée de risque social et étant donnée la similitude précédemment établie des situations dans le cadre de la législation de 1898.

Rappelons immédiatement que similitude n'est pas identité et qu'il y aura lieu de faire intervenir des considérations particulières au risque automobile.

Nous avons à rechercher :

- 1° Les cas d'admission de la protection légale ;
- 2° Les personnes légalement protégées ;
- 3° Les droits de ces personnes, c'est-à-dire, la limitation de la réparation dans ses éléments et dans son étendue ;
- 4° Les formes de la réparation ;
- 5° L'influence de la faute sur l'existence ou l'étendue de la réparation.

Section I. — Dans quel cas serait admise la protection légale.

Dans le système de la loi de 1898, il y a droit à réparation dès l'instant qu'il y a accident du travail. Convierait-il d'accepter et de transposer simplement en notre matière, la même solution, de telle sorte que tout accident, quel qu'il soit, causé par le fait d'une automobile, ouvrirait un droit à réparation ?

Si l'on s'en tenait à cette transposition, l'auteur d'un accident d'automobile serait responsable de plein droit, non seulement des dommages causés aux tiers, mais aussi des dommages éprouvés par toute personne transportée. De plus, au cas de collision de véhicules, tous ceux qui auraient souffert d'un préjudice pourraient prétendre à indemnité.

Or, les considérations spéciales au risque automobile, conduisent à écarter un principe ayant des conséquences aussi excessives.

Une discrimination est d'abord établie par la jurisprudence entre les personnes transportées à titre onéreux et les personnes transportées gratuitement. A l'égard des premières, le transporteur, obligé par son contrat de les mener saines et sauvées à destination, est responsable des dommages qu'elles peuvent subir. Mais les secondes s'exposent volontairement aux risques de la locomotion automobile, elles sont donc mal venues à invoquer l'article 1384, elles peuvent seulement exiger la vigilance et l'habileté que l'article 1382 requiert de tout individu dans l'exercice de son activité ; elles sont contraintes, pour avoir une indemnité, à la démonstration d'une faute. On tiendra compte, dans la loi, de cette distinction jurisprudentielle dont la valeur ne

paraît guère contestable. La protection légale sera accordée aux transportés à titre onéreux à l'exclusion des transportés à titre gratuit.

En second lieu se présente la question, plus délicate, de savoir si la protection légale envisagée devra couvrir les personnes participant à la circulation automobile aussi bien que les personnes étrangères à cette circulation. L'hypothèse de la collision de véhicules embarrasse singulièrement les auteurs et les tribunaux qui hésitent entre les trois systèmes suivants : faire masse des dommages et les répartir également entre les gardiens des deux voitures, mettre à la charge de chacun d'eux les dommages subis par les occupants de l'autre voiture, s'en tenir à l'application de l'article 1382. C'est cette dernière solution qu'il faudrait accueillir dans une législation sur le risque automobile. Déjà proposée en 1907, par la Société d'Etudes législatives, elle est aujourd'hui reprise avec force par M. Picard.

« S'il y a de puissantes raisons, écrit-il¹, de protéger spécialement les personnes étrangères à la circulation automobile, ces raisons n'existent pas à l'égard des personnes qui participent à cette circulation et qui en retirent les avantages ou le profit.

L'article 1384 a déclaré la Cour de cassation, n'a pas été édicté pour ceux qui participent à l'usage de la chose : l'argument vaut pour la loi nouvelle, qui devrait exiger la preuve d'une faute conformément à l'article 1382.

Si les intéressés estiment cette protection insuffisante, ils peuvent contracter une assurance individuelle et le législateur est en droit d'envisager une charge de cette nature, puisqu'il s'agit de répartir équitablement un risque social. »

1. Pour une loi sur les accidents d'automobiles; *Revue des assurances terrestres*, 1931, p. 499.

Cette conception a été consacrée par les législations étrangères.

La loi allemande du 3 mai 1909 déclare dans son paragraphe 8 que « les dispositions du paragraphe 7 ne sont pas applicables : 1° lorsqu'au moment de l'accident, la personne lésée ou la chose endommagée était transportée sur la voiture ou que la personne lésée était occupée au service de la voiture. »

De même la loi finlandaise du 28 avril 1925 dispose que « le propriétaire d'une voiture mue par un moteur est responsable de tout dommage causé par elle à des personnes ou des objets qui ne sont pas transportés par cette voiture¹. »

S'il semble ainsi rationnel de limiter la protection légale aux personnes étrangères à la circulation automobile et d'en exclure les personnes participant à cette circulation, il reste à déterminer exactement quelles sont les unes et les autres.

Il n'y a de difficultés possible ni pour les piétons ni pour ceux qui circulent en voiture automobile. Il est évident que les premiers sont étrangers à la circulation automobile et que les autres y prennent part.

Une conception large de la circulation, embrassant tout mode mécanique ou animal de locomotion, ferait considérer comme participant à la circulation non seulement les motocyclistes mais aussi les bicyclettes et les occupants d'une voiture à traction animale.

Mais il s'agit de circulation automobile, au sens étroit du mot. C'est celle là seulement qui crée des dangers excep-

1. Traduction de ces deux lois dans *Annuaire de législation étrangère*, 1909, page 81 et 1925 page 222.

Ces textes visent seulement la responsabilité du gardien de la voiture dans laquelle étaient transportées les personnes qui ont été victimes de l'accident.

tionnels et c'est elle uniquement que visera la loi à intervenir.

Or qui dit circulation automobile dit circulation sur des véhicules à moteur. Prenant donc part à cette circulation, les motocyclistes ne pourront pas invoquer la loi en question. Au contraire, les bicyclistes et les occupants d'une voiture à traction animale, étrangers à cette circulation, bénéficieront de la protection légale.

Section II. — Quelles personnes seraient légalement protégées.

Ce seraient de toute évidence les personnes victimes d'accidents automobiles ayant entraîné une incapacité de travail temporaire ou une incapacité permanente, soit absolue soit partielle.

Au cas de décès de la victime, les articles 3 et 4 de la loi de 1898 distingue trois catégories d'ayant droit :

1^o Le conjoint survivant, non divorcé ou séparé de corps;

2^o Les enfants, légitimes ou naturels (pourvu en ce qui concerne ces derniers, qu'ils aient été reconnus avant l'accident ou que leur filiation naturelle soit légalement établie);

3^o Les ascendants ou descendants à la charge de la victime lors de l'accident.

Les mêmes personnes pourraient être, au cas de mort de la victime d'un accident d'automobile, limitativement admises à l'indemnité légale.

Section III. — Droits des personnes légalement protégées.

L'obligation légale de réparation doit être précisée en fonction de la conception de risque social.

L'équitable répartition des risques de la circulation automobile se présente sous divers aspects.

Il y a lieu, d'abord, d'envisager une répartition de ces risques entre les automobilistes et le public. Il faut que les victimes soient indemnisées avec justice mais en même temps qu'une charge trop lourde ne pèse pas sur les automobilistes. Un certain partage de sacrifices sera opéré entre ceux qui causeront et ceux qui subiront les accidents. Il ne faut pas oublier en effet, qu'il est question d'organiser, non pas une véritable responsabilité, mais une garantie légale. Les usagers de l'automobile ayant à supporter le risque automobile, indépendamment de toute appréciation d'une faute qu'ils auraient pu commettre il ne serait pas rationnel ni juste qu'ils eussent à répondre toujours de la totalité du dommage. On voit ainsi se dessiner une certaine conciliation des intérêts antagonistes.

Les victimes seront toujours indemnisées même si les auteurs d'accidents sont exempts de faute; mais ces derniers ne seront assujettis que dans une limite déterminée à l'obligation de réparation.

La loi, du reste, ne devra pas faire abstraction de la possibilité pour les victimes de se protéger elles-mêmes au moyen d'assurances individuelles contre les accidents. Une protection légale particulière ne sera établie, pour ces victimes que dans la mesure de la nécessité, c'est-à-dire que dans la mesure où une autre protection ne pourra être obtenue en dehors d'elle.

La répartition des risques sera, d'autre part, effectuée entre les automobilistes soumis à l'obligation de réparation. L'assurance, contre-partie nécessaire du risque, couvrira les indemnités éventuelles qui viendraient à leur incomber. Nous avons montré que la jurisprudence actuelle admet la responsabilité illimitée de l'automobiliste qui ne trouve pas dès lors, dans l'assurance, une garantie complète, le chiffre des condamnations dont il est menacé pouvant dépasser la somme à concurrence de laquelle il est assuré.

L'assurance à « garantie illimitée » ne heurterait sans doute aucune règle de droit ni aucune disposition de la loi du 13 juillet 1930 mais elle rencontre des difficultés techniques qui font qu'elle n'est guère pratiquée en France¹.

« Au contraire, en fixant une limite à l'obligation de réparation, en précisant le chiffre au delà duquel elle ne saurait aller, la loi permettra à l'assurance de couvrir entièrement le risque, réserve faite, bien entendu, de la question de savoir s'il ne serait pas opportun de laisser à la charge de l'assuré une part de ce risque sous la forme d'un découvert obligatoire. Elle permettra, en même temps, de le calculer plus exactement, d'autant mieux qu'elle indiquera plus nettement les éléments du dommage à réparer, et elle facilitera ainsi un abaissement de la prime².

En somme, la notion du risque social conduit à limiter l'obligation de réparation mise légalement à la charge des créateurs du risque automobile. Cette limitation doit être examinée quant aux éléments, puis quant à l'étendue de la réparation.

1. Picard, *Revue des Assurances terrestres*, 1931, p. 507.

2. Picard, *loc. cit.*, p. 507.

Limitation de la réparation dans ses éléments.

L'idée de capacité de travail apparaît, dans le domaine des accidents d'automobiles comme dans celui des accidents du travail, la plus propre à définir la juste indemnité. Tout citoyen a le droit de vivre par son travail. La reconnaissance légale de ce droit entraîne pour le législateur l'obligation de protéger l'individu qui, à la suite d'un accident, est devenu totalement ou partiellement incapable de travailler. Cette protection s'exprime par l'attribution d'une indemnité remédiant à l'anéantissement ou à l'affaiblissement de la capacité de travail.

Fondé sur l'idée de capacité de travail, l'indemnisation de la victime, loin d'être égale à la totalité du préjudice subi, rencontre une double limite.

En premier lieu il ne saurait jamais s'agir de réparation du dommage moral exclu du système de la loi de 1898, ce dommage sera également exclu de la loi que nous avons en perspective. Pour appuyer cette solution, il ne suffirait pas de dire que, s'agissant de dommages corporels qui aboutissent à une incapacité de travail ou de la mort d'une personne qui subvenait par son travail aux besoins de sa famille, le préjudice matériel et le préjudice moral se confondent, le second se traduisant par une diminution du patrimoine. Car il existe en outre de la perte patrimoniale, une souffrance physique, une souffrance morale aussi résultant de l'inaptitude plus ou moins accentuée à la profession : souffrances dont l'accident a été la cause indéniable. La vérité est ici que la réparation du préjudice moral a la valeur juridique d'une sorte de peine privée dont

l'admission serait incompatible avec une législation construite sur la notion de risque social¹.

En second lieu le dommage matériel lui-même ne sera jamais indemnisé au delà de l'atteinte portée à la capacité de travail.

Il ne comportera même aucune réparation si la capacité de travail n'a pas été entamée.

M. Picard² prend l'exemple d'un fonctionnaire qui, ayant subi l'amputation d'un bras, peut continuer à exercer ses fonctions avec le même traitement. Les frais médicaux et pharmaceutiques seront à la charge de l'auteur de l'accident, mais s'il n'y a pas diminution de la capacité de travail (diminution qui pourrait résulter d'ailleurs de ce fait que l'amputation retarderait ou supprimerait l'avancement), ce fonctionnaire ne pourra prétendre à aucune autre indemnité.

« Est-ce injuste, écrit M. Picard ? Non.

« La loi ne peut mettre à la charge des automobilistes la réparation intégrale de tous les dommages, quels qu'ils soient, causés par la circulation automobile. Elle promet aux victimes que, dans tous les cas même s'il n'y a aucune faute de l'auteur de l'accident, même s'il y a faute de leur part, leur capacité de travail sera reconstituée, car il n'est pas admissible que la circulation automobile supprime pour l'individu le droit de vivre par son travail. Mais elle ne peut aller plus loin. La vie sociale implique des sacrifices individuels que le législateur peut ramener à une limite normale, dont il doit s'efforcer d'assurer une répartition rationnelle et juste, mais qu'il ne peut supprimer. »

1. V. Ripert : *La Règle morale dans les obligations civiles*, 2^e édition, n^o 181 et s.; Picard, *op. cit.*, *R. A. T.*, 1931, pp. 498 et 504.

2. Picard, *op. cit.*, *R. A. T.*, 1931, p. 504.

Les législations étrangères limitent effectivement la réparation dans ses éléments. Elles excluent le dommage moral et, en ce qui concerne le préjudice matériel, elles recherchent la reconstitution de la capacité de travail.

La loi allemande du 3 mai 1909 dispose en ces termes :

« Paragraphe 10 : En cas de mort, l'indemnité due consiste en le remboursement, tant des frais faits en vue de tenter la guérison, que du préjudice pécuniaire qui est résulté pour le défunt du fait que, pendant sa maladie, il a été dans l'impossibilité absolue ou partielle de rien gagner ou que ses besoins ont augmenté.

« Celui qui doit l'indemnité est tenu, en outre, de rembourser les frais de sépulture à la personne à qui ils incombent.

« Si, au moment de l'accident, le défunt était, vis-à-vis d'un tiers, dans le cas d'avoir actuellement ou éventuellement à pourvoir à son entretien, et que, par suite du décès, le tiers soit frustré de son droit à l'entretien, celui qui doit l'indemnité est tenu envers le tiers de dommages-intérêts dans la mesure où le défunt, pendant la durée probable de sa vie, aurait eu à fournir les aliments. L'indemnité est due encore que, au moment de l'accident, le tiers fut simplement conçu et non encore né. »

« Paragraphe 11 : En cas de lésions corporelles ou d'une altération de la santé, l'indemnité due consiste en le remboursement des frais de guérison et la réparation du préjudice pécuniaire qu'a éprouvé la personne lésée, par le fait qu'elle a été mise temporairement ou définitivement dans l'impossibilité de rien gagner ou que ses besoins ont augmenté. »

Des dispositions semblables sont édictées par la loi fin-

landaise du 28 avril 1925 : « Les dommages-intérêts payables dans les cas précités comprennent :

« 1^o En cas de lésion corporelle : a) les frais payés pour les soins médicaux, médicaments, bandages, etc., et la première acquisition de membres artificiels, etc.; b) une indemnité pour toute perte ou diminution temporaire de la capacité de travail; c) en cas de la perte permanente ou d'une diminution permanente de la capacité de travail soit une rente viagère, soit, selon l'estimation du tribunal, un capital de rente viagère calculé d'après la mortalité en Finlande et au taux d'intérêt de 6%.

« 2^o En cas de mort comme conséquence directe de l'accident : a) en plus des indemnités prévues ci-dessus une indemnité pour les frais d'enterrement; b) une rente viagère pour la veuve, tant qu'elle ne se remarie pas, pour les enfants au-dessous de vingt et un ans et toutes autres personnes à la charge de la victime.

3^o Pour tout objet détruit ou endommagé une indemnité correspondante à sa valeur ou la diminution de sa valeur. »

Les mêmes principes pourront guider notre législateur.

Limitation de la réparation dans son étendue.

La juste indemnité étant définie par l'idée de capacité de travail il semble en résulter *a priori* deux conséquences : la première, précédemment dégagée, est que l'indemnité ne saurait être supérieure à la restriction de la capacité de travail, la seconde serait que l'indemnité doit reconstituer entièrement la capacité de travail. Or, cette seconde conséquence ne peut être admise.

La législation de 1898 obéit, en principe, à la règle du forfait. L'ouvrier ou l'employé accidenté n'a droit qu'à l'indemnité fixée par la loi; la tarification légale est obligatoire aussi bien pour le juge que pour l'ouvrier. Elle a pour point de départ le salaire de base. Au cas d'incapacité temporaire il y a attribution d'une indemnité journalière égale à la moitié du salaire touché au moment de l'accident. Au cas d'incapacité permanente absolue, il y a une rente fixée aux deux tiers du salaire annuel. Au cas d'incapacité permanente partielle, la victime a droit à une rente égale à la moitié de la réduction que l'accident aura fait subir au salaire. Au cas d'accident mortel, la loi tarifie de même, par rapport au salaire de la victime les rentes servies à chacune des catégories d'ayants droits : conjoint survivant, enfants, ascendants ou descendants.

En outre de la tarification dont il vient être parlé la loi sur les accidents du travail, dans son article 2, édicte une limitation du chiffre de l'indemnité forfaitaire :

« Les ouvriers et employés dont le salaire annuel dépasse 8.000 francs ne bénéficient des dispositions légales que jusqu'à concurrence de cette somme. Pour le surplus, et jusqu'à 18.500 francs, ils n'ont droit qu'au quart des rentes stipulées à l'article 3, au delà de 18.500 francs ils n'ont droit qu'à un huitième, à moins de conventions contraires élevant le chiffre de la quotité. »

Les deux sortes de dispositions que nous offre ainsi la loi de 1898 — rentes ou indemnités tarifées en proportion du salaire de la victime, limitation croissante de ces rentes et indemnités pour les intéressés dont le salaire dépasse certains chiffres constituent une limitation de l'obligation de réparation pesant sur les créateurs du risque professionnel ou d'autorité.

De même une loi sur les accidents d'automobiles devra limiter l'obligation de réparation incombant aux automobilistes. Ce faisant, elle répartira, comme celle de 1898, les risques conformément aux desiderata contenus dans la notion même du risque social. Mais ce n'est pas à dire qu'une loi sur les accidents d'automobiles puisse simplement reproduire à cet égard les dispositions de la loi sur les accidents du travail.

L'idée du risque social implique une transaction légale entre les intérêts de la victime et ceux de l'auteur de l'accident. Mais cette transaction peut être obtenue de deux manières : soit par une tarification de l'indemnité en proportion du salaire de la victime, soit par la fixation d'un maximum légal de l'indemnité.

La première méthode constitue à proprement parler le forfait, tel qu'il est établi par la loi de 1898. La seconde laisse au juge une marge d'appréciation. C'est elle qui a été adoptée par les législations étrangères.

La loi allemande du 3 mai 1909 déclare dans son paragraphe 12 : « Celui qui doit l'indemnité n'est tenu :

« 1° En cas de mort ou de blessures d'une personne que jusqu'à concurrence d'un capital de 50.000 marks ou d'une rente annuelle de 3.000 marks;

« 2° En cas de mort ou de blessures de plusieurs personnes dans un seul et même accident sans préjudice de la limite posée au 1°, que jusqu'à concurrence d'un capital de 150.000 marks ou d'une rente de 9.000 marks en tout;

« 3° En cas de détérioration d'une ou de plusieurs choses dans un seul et même accident que jusqu'à concurrence de 10.000 marks.

« Si les indemnités qui seraient dues simultanément à plusieurs personnes, dépassent les maxima fixés ci-dessus,

les parts de chacune de ces personnes se réduisent dans le rapport du total des indemnités qui seraient dues au maximum prévu par la loi. »

De même la loi finlandaise du 28 avril 1925 dispose : « L'indemnité payée sous forme de rente viagère ne peut dépasser 4.000 marks par personne, ni un total de 12.000 marks pour les victimes d'un seul et même accident, et pour les objets détruits et endommagés à la même occasion, l'indemnité ne peut être supérieure à 25.000 marks. »

Cette fixation d'un maximum légal de l'indemnité se rapproche des limitations édictées par la loi de 1898 pour les employés dont les salaires dépassent certains chiffres. Mais les limitations dont il s'agit s'expliquent, dans la législation de 1898, par le caractère alimentaire des rentes qu'on ne peut attribuer, au même degré et avec la même rigueur, aux indemnités de la loi envisagée. En notre matière l'institution du maximum légal se justifie par la possibilité par les victimes de se protéger elles-mêmes au moyen d'assurances individuelles. Cette possibilité ne saurait être oubliée par le législateur procédant à une équitable répartition du risque automobile. Or il est équitable d'admettre qu'au delà d'un certain chiffre de gains une personne doit payer la prime d'une assurance individuelle. La loi en question aura une répercussion sur les primes d'assurance contre les accidents causés aux tiers. Serait-il admissible que ces primes fussent augmentées au profit de ceux qui pourraient réclamer des indemnités très élevées, alors qu'il leur est loisible d'obtenir par ailleurs les indemnités auxquelles ils prétendent ?

Fondée sur le risque social, la réparation ne doit pas aller au delà du nécessaire¹. Il appartiendrait d'ailleurs à

1. V. Picard, article précité, *loc. cit.*, p. 506.

notre législateur de rechercher, en tenant compte des conditions générales de la vie en France, à quel chiffre devrait être fixé le maximum de réparation.

Section IV. — Formes de la réparation.

Elles ne nous arrêteront guère. Elles consisteront dans l'attribution soit d'une indemnité, en capital, soit d'une rente.

La loi allemande dispose (§ 13) .

« L'indemnité due à raison de l'impossibilité pour la victime de rien gagner dorénavant ou de l'augmentation de ses besoins, doit être acquittée sous la forme d'une rente en argent. »

« La loi finlandaise prévoit aussi que, dans le cas de perte permanente ou d'une diminution permanente de la capacité de travail, le tribunal peut accorder une rente viagère et qu'en cas de mort, une rente sera également attribuée à la veuve, aux enfants au-dessous de vingt et un ans ainsi qu'à toutes autres personnes à la charge de la victime. »

Des dispositions du même ordre pourraient être prises par notre législateur.

Section V. — Influence de la faute sur l'existence ou l'étendue de la réparation.

L'article 20 de la loi de 1898 s'occupe de la faute intentionnelle de l'ouvrier et de la faute inexcusable, soit du patron, soit de l'ouvrier.

Le dol, ou fait intentionnel de l'ouvrier, entraîne la déchéance du droit à l'indemnité.

Au cas de faute inexcusable de l'ouvrier, le tribunal a le droit de diminuer la pension. Au cas de faute inexcusable du patron, l'indemnité peut au contraire être majorée. La notion de faute inexcusable, de la part de l'ouvrier ou du patron, a d'ailleurs donné lieu à de sérieuses difficultés que nous n'avons pas à exposer.

Il conviendrait, par identité de motifs, de faire jouer à la faute un rôle semblable dans une loi sur les accidents d'automobiles.

La faute intentionnelle de la victime affranchirait l'automobiliste de toute obligation.

La faute inexcusable de la victime libérerait aussi, sinon entièrement, du moins dans une mesure à déterminer par les juges en cas de contestation, *l'obligation de l'automobiliste*.

La violation de certains règlements de la circulation par les victimes pourrait être assimilée à sa faute intentionnelle ou inexcusable. Ainsi, dans les villes où existent les passages cloutés, on pourrait considérer qu'en traversant la voie à un endroit où il lui était interdit de le faire, le piéton a lui même créé le risque. Mais la loi devrait préciser très exactement les règlements dont la violation serait ainsi sanctionnée, en admettant toutefois que la preuve d'une faute inexcusable de la part de l'automobiliste ferait renaître l'obligation de réparation de ce dernier¹.

Quant à la faute simple de la victime, c'est-à-dire à la faute ni intentionnelle ni inexcusable, elle ne libérerait aucunement l'automobiliste. La loi, en effet, tiendrait compte

1. Picard, article précité, *loc. cit.*, p. 509.

comme celle de 1898, du fait que l'accident est dû fréquemment à une faute de la victime jointe à une faute de l'auteur de l'accident. Elle incorporerait dans son système la faute de l'un comme la faute de l'autre. En d'autres termes elle déduirait par avance les effets de cette double faute.

Si l'on suppose, à l'inverse, une faute intentionnelle, ou inexcusable de l'automobiliste, il faudra admettre une majoration de l'indemnité à servir à la victime. Celle-ci aura à prouver une faute de cette nature. Mais faudrait-il aller plus loin et permettre à la victime d'invoquer l'article 1382 en offrant la preuve même d'une faute simple de l'automobiliste ?

Les lois allemande et finlandaise se sont prononcée, en ce sens. Leurs solutions seraient à écarter, croyons-nous de notre législation.

Ce serait multiplier les procès dont les frais entreraient dans le calcul des primes demandées par l'assureur. De plus le système de la garantie légale, impliquant réparation de plein droit, tient compte de ce fait que l'accident provient souvent d'une faute de l'automobiliste, de sorte que la victime invoquerait deux fois cette faute, si elle conservait un recours au droit commun. Il faudrait, au moins, lui imposer une option mais ce serait une source de complication¹.

1. Picard, *op. cit.*, p. 509.

DEUXIÈME PARTIE

La procédure.

La procédure est une pièce importante du mécanisme de protection légale. Une loi sur la réparation des accidents n'atteindra vraiment son but que sous les trois conditions suivantes :

1° Il faudra que tous les accidents soient constatés d'une façon précise et rapide dans leur matérialité et dans leur importance ;

2° Il faudra, en cas de contestation entre les intéressés, qu'une décision judiciaire aussi éclairée, aussi promptement que possible et entraînant le moins de frais possible, intervienne en ce qui concerne soit la réalité de l'accident soit son importance et l'attribution des indemnités légales ;

3° Il faudra enfin que le paiement des indemnités attribuées soit dûment garanti.

Si l'une de ces conditions fait défaut, les règles juridiques de réparation joueront mal et resteront même sans application dans beaucoup de cas ? C'est à l'accomplissement de cette triple condition que tend précisément la procédure. On entend bien que nous prenons ici ce mot, non seulement dans son sens étroit désignant les actes et formalité d'une instance judiciaire, mais aussi dans son sens large

embrassant les constatations d'accidents et la garantie du paiement des indemnités. La procédure est l'ensemble des moyens destinés à l'application exacte et intégrale de la loi. Ces moyens, pour être efficaces, doivent être déterminés par la loi elle-même et s'imposer aux particuliers.

C'est ce qu'a fait le législateur de 1898. Comment dans le même cadre où nous nous plaçons pourrait le faire aussi le législateur en matière d'accidents d'automobiles ?

CHAPITRE PREMIER

CONSTATATION DES ACCIDENTS

Section I. — Considérations générales.

Il n'y a pas actuellement de procédure spéciale pour la constatation des accidents d'automobiles. La seule disposition tendant à faciliter cette constatation est la loi du 17 juillet 1908 qui a créé, pour tous les conducteurs de véhicules, le délit de fuite.

Sans doute, si un conducteur entend se soustraire par la fuite à ses responsabilités, la loi de 1908 ne lui enlève pas la possibilité matérielle de le faire. Mais la fuite est sanctionnée pénalement. On ne manquera pas de dire que la sanction pénale ne peut jouer que si la fuite elle-même est constatée. Rien n'est plus vrai. Mais il faut aussi remarquer que le conducteur n'aura qu'exceptionnellement un intérêt à fuir. La plupart du temps les constatations à faire sur les lieux et au moment de l'accident seraient de nature à servir éventuellement les intérêts de ce conducteur puisque la jurisprudence actuelle sur l'article 1384 impose à ce dernier la preuve des faits libératoires de la présomption de responsabilité et que la preuve de semblables faits exige les constatations initiales dont il s'agit.

A cet égard, M. Pannier, dans son rapport à la Chambre de commerce¹, a d'ailleurs justement souligné le caractère vraiment paradoxal avec lequel se présente, depuis l'arrêt du 13 février 1930, la responsabilité des automobilistes.

« L'accident survenu le jour et dans des lieux habités, c'est-à-dire en présence de témoins, ou dont les circonstances sont connues, même s'il implique une faute de la part du conducteur, offre à ce dernier une chance d'échapper à l'obligation de réparer l'intégralité du préjudice s'il peut prouver que sa faute a été atténuée par une imprudence de la victime, ou par la faute d'un tiers ou par un cas fortuit ou de force majeure.

« Au contraire, l'accident survenu la nuit ou dans des lieux déserts et dont personne n'a pu établir les causes et circonstances oblige toujours son auteur présumé à une réparation intégrale, en raison du seul fait qu'il avait le véhicule sous sa garde. Aucune marge de probabilité n'est accordée au cas fortuit ou de force majeure, à l'imprudence du tiers lésé, à une faute d'un tiers. Une pareille rigueur n'est pas seulement injuste; elle laisse quelquefois l'auteur de l'accident désarmé devant des manœuvres absolument immorales. »

La législation projetée fera disparaître cette situation paradoxale, en mettant fin au système de responsabilité actuellement appliqué par la jurisprudence. Mais la loi ne devra pas se contenter de la procédure de droit commun pour la constatation des accidents.

Aujourd'hui l'auteur de l'accident n'a, lorsque celui-ci se produit, que la seule obligation de ne pas fuir. Il n'est

1. Rapport dont les conclusions ont été adoptées par cette chambre dans sa séance du 17 décembre 1930. *Bulletin*, 1930, p. 598.

astreint à aucune déclaration. La police se livre à une enquête qui peut demeurer tout à fait sommaire et embryonnaire et être plus ou moins lente. Si la responsabilité pénale de l'automobiliste paraît engagée, le parquet ordonnera une enquête. Mais que, ce cas mis à part, une contestation s'élève au sujet de la réparation civile !

Le tribunal sera souvent informé d'une manière défectueuse ou incomplète par l'enquête de police, les mesures d'instruction qu'il ordonnera lui-même pourront être trop tardives, et par suite d'un résultat médiocre ou nul, parce qu'il aura été saisi du litige trop longtemps après l'accident.

La loi projetée ne remplirait pas son objet si elle laissait subsister un tel état de choses.

La constatation précise et rapide des accidents est nécessaire à un double point de vue.

En premier lieu elle facilite la solution des litiges qui peuvent surgir un temps plus ou moins long après l'accident. Si celui-ci n'a pas été suivi d'une information immédiate les juges risqueront de statuer en mauvaise connaissance de cause et d'être induits en erreur par des témoins n'ayant plus que des souvenirs dégradés ou brouillés ou ayant subi des influences intéressées. Une information immédiate effectuée d'une manière impartiale et éclairée, fait la lumière aussi complète que possible ; se basant sur elle, dont la valeur n'aura pas été entamée par le temps, les juges rendront la décision adéquate aux circonstances ou, au moins, la plus approchée possible de celles-ci.

En second lieu, l'information dont nous parlons, en raison même de ses qualités de promptitude, de précision, d'impartialité, de vérité maxima, sera de nature à empêcher la naissance de nombreuses contestations.

Depuis longtemps le législateur pénétré de la justesse des observations précédentes a pris des mesures en vue de la constatation rapide des accidents de diverses sortes. L'ordonnance du 15 novembre 1846 a prescrit aux Compagnies de chemins de fer de porter immédiatement les accidents à la connaissance des autorités locales. Un décret du 30 avril 1880 a imposé des obligations identiques à tous les chefs d'industrie qui emploient des machines à vapeur. Dans tous les cas l'ingénieur des mines procède sans retard à une enquête. La loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants et des femmes dans l'industrie (article 15) de la loi du 12 juin 1893 sur l'hygiène et la sécurité des travailleurs (article 11) ont édicté, en matière d'accidents, des prescriptions de déclarations qui ont été reproduites dans l'article 11 de la loi de 1898.

La loi sur les accidents du travail a établi un système qui se réfère, d'une part, aux devoirs du chef d'entreprise et du maire et aux droits de la victime ou de ses représentants; d'autre part, au rôle du juge de paix¹.

Si l'on jette un regard d'ensemble sur ce système, on voit que l'information initiale comprend deux phases :

1° La procédure antérieure à l'enquête (déclaration, certificat médical);

2° L'enquête du juge de paix.

Recherchons la possibilité de dispositions légales similaires en notre matière.

1. Sachet, *Traité de la législation sur les accidents du travail*, 7^e édition, tome II, 1926, pp. 39 et s.

**Section II. — Procédure antérieure à l'enquête.
Déclaration. Certificat médical.**

Aux termes de l'article 11 de la loi de 1898 (tout accident ayant occasionné une incapacité de travail doit être déclaré dans les quarante-huit heures, non compris les dimanches et jours fériés par le chef d'entreprise ou ses préposés, au maire de la commune qui en dresse procès-verbal et en délivre immédiatement récépissé. La déclaration et le procès-verbal doivent indiquer, dans la forme réglée par le décret du 23 mars 1902, les nom, qualité et adresse du chef d'entreprise, le lieu précis, l'heure et la nature de l'accident, les circonstances dans lesquelles il s'est produit, la nature des blessures, les noms et adresses des témoins.

Dans les quarante-huit heures qui suivent l'accident, si la victime n'a pas repris son travail, le chef d'entreprise doit déposer à la mairie qui lui en délivre immédiatement récépissé, un certificat de médecin indiquant l'état de la victime, les suites probables de l'accident et l'époque à laquelle il sera possible d'en connaître le résultat définitif. La déclaration pourra être faite dans les mêmes conditions par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de l'année qui suit l'accident.

Dès lors qu'un accident, survenu dans un établissement soumis à la loi, a occasionné une incapacité de travail, le chef d'industrie a donc l'obligation d'en faire la déclaration au maire dans les quarante-huit heures. De plus, si la victime n'a pas repris son travail quatre jours après l'accident, le chef d'entreprise doit déposer à la mairie un certificat médical. Les contraventions à cette double prescription

sont punies d'une amende d'un à quinze francs qui, en cas de récidive, peut être élevée de 16 à 300 francs.

Le maire doit recevoir la déclaration, en dresser procès-verbal et en délivrer récépissé, recevoir aussi, s'il y a lieu le dépôt du certificat médical et en délivrer récépissé; transmettre les pièces au juge de paix.

Afin de donner à la victime ou à ses représentants les moyens de sauvegarder leurs droits, la loi leur permet de faire eux-mêmes une déclaration (article 11, alinéa 4) et aussi de transmettre ultérieurement au juge de paix un certificat médical (article 12, alinéa 2).

Le droit de faire une déclaration à la mairie leur appartient pendant une année à partir de l'accident. Après l'expiration de cette année, ils sont déchus du droit dont il s'agit, mais l'article 12 leur donne la faculté de transmettre directement au juge de paix un nouveau certificat médical concluant à un état plus grave que celui relaté antérieurement.

Une procédure semblable à celle qui vient d'être décrite serait utilement suivie en matière d'accidents d'automobiles.

A vrai dire les travaux législatifs semblent s'orienter vers ce parallélisme. La proposition de loi de M. Richard¹, à la Chambre des députés, le 7 novembre 1929 a pour objet de modifier la loi du 17 juillet 1908 ayant créé, pour tous les conducteurs de véhicules, le délit de fuite. Cette dernière loi a l'inconvénient de placer le conducteur mêlé à un accident dans la pénible alternative de s'arrêter sur place, en s'exposant aux sévices de spectateurs souvent mal rensei-

1. Chambre des Députés, n° 2348.

gnés, ou d'être traduit devant les tribunaux répressifs, parce qu'il aura continué sa route fût-ce pour aller faire sa déposition à la gendarmerie la plus proche. Ce que veut, en somme, la loi de 1908, c'est que l'auteur d'un accident ne tente pas d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue. C'est pourquoi M. Richard est d'avis de ne soumettre à des pénalités que le conducteur d'un véhicule qui, sachant que ce véhicule vient de causer un accident, ne se sera pas, dans les vingt-quatre heures, fait connaître à une autorité de police, quelle qu'elle soit. Le conducteur qui ne se conformerait pas à cette obligation s'exposerait du reste, dans la proposition Richard, à des pénalités plus sévères que celles édictées par la loi de 1908.

La proposition Richard, qui a été approuvée par la Chambre de commerce de Paris, le 4 juin 1930, sur le rapport de M. Pannier¹ aborde ainsi, par la voie indirecte d'une modification à la loi de 1908 la question de la déclaration des accidents d'automobiles. Il appartiendra au législateur de dire dans quel délai la déclaration devra être faite. Sera-ce vingt-quatre heures, comme le porte la proposition sus-visée? Sera-ce quatre jours comme dans la loi de 1898? Le délai le plus court sera le meilleur. Le législateur aura aussi à déterminer l'autorité chargée de recevoir les déclarations. La proposition parle d'une autorité de police quelconque alors que la loi de 1898 attribue à cet égard compétence exclusive au maire. Il vaudrait mieux à notre avis, que toutes les déclarations fussent concentrées dans les mains d'une même autorité.

Mais pourquoi ne pas aller plus loin, dans l'imitation du législateur de 1898?

1. *Bulletin de la Chambre de commerce de Paris*, 1930, p. 479.

Pourquoi, si la victime n'a pas repris son travail, ou ses occupations habituelles, ou son train ordinaire de vie, ne pas astreindre l'auteur de l'accident à déposer, aux mains de l'autorité désignée un certificat médical ?

Si l'on objecte que cette obligation serait beaucoup plus gênante pour un automobiliste que pour un chef d'industrie, étant données les relations différentes qui existent entre celui-ci ou celui-là, d'une part, les victimes, d'autre part, nous répondrons que l'obligation de l'automobiliste serait singulièrement facilitée par le service médical de son assureur opérant de même que l'assureur du chef d'entreprise.

On n'hésitera pas à admettre que l'autorité désignée pour recevoir les déclarations, et les certificats médicaux devra en dresser procès-verbal, en délivrer récépissé, et transmettre les pièces à l'autorité chargée de l'enquête.

On n'éprouvera pas davantage d'hésitation à sauvegarder les droits de la victime ou de ses représentants en leur permettant de faire eux-mêmes une déclaration et de transmettre ultérieurement un certificat médical à l'autorité chargée de l'enquête. Les règles de 1898 seront adoptées par identité de motifs.

En ce qui concerne ces règles, il n'est pas inutile d'indiquer qu'elles ont parfois provoqué certaines difficultés pratiques dont nous donne connaissance une décision de la justice de paix de Nantes. Cette décision est conçue dans les termes suivants¹ :

« Si, aux termes de l'article 11, paragraphe 4, de la loi du 9 avril 1898, la victime peut faire sa déclaration jusqu'à

1. Tribunal de paix de Nantes, 19 octobre 1928, *Journal des juges de paix*, 1929, p. 63.

l'expiration de l'année qui suit l'accident, cette disposition n'enlève rien à l'obligation pour le patron de faire cette déclaration dans les quarante-huit heures. Il en résulte que le droit réservé à l'ouvrier ne peut être exercé que lorsque le patron se refuse à faire la déclaration ? On ne saurait toutefois admettre que l'ouvrier, qui se prétend victime d'un accident de travail, puisse se retrancher derrière les dispositions du paragraphe 4 de l'article 11, pour cacher à son patron l'accident qu'il invoque, se faire soigner à son insu pendant un certain temps, puis faire une déclaration et réclamer des soins médicaux et des demi-salaires importants, lorsque le contrôle prévu par la loi est impossible. Adopter une interprétation contraire permettrait, avec la complicité des médecins complaisants, des abus que la justice ne saurait sanctionner. En conséquence, l'action de la victime d'un accident du travail, tendant au paiement du demi-salaire, est irrecevable quand le défaut de déclaration du patron résulte de ce qu'il a été tenu dans l'ignorance de l'accident et alors que l'attitude de la prétendue victime de l'accident indique qu'elle a eu pour but de ne pas permettre au patron d'exercer le contrôle que la loi lui réserve, le dit patron n'ayant pu avoir connaissance de l'accident qu'après guérison. »

Peut-être y aurait-il lieu d'introduire, dans la loi sur les accidents d'automobiles, certaines précisions destinées à éviter les difficultés révélées par le jugement qui précède.

Section III. — Enquête.

Mieux que la police ou l'autorité administrative, l'autorité judiciaire sera qualifiée pour procéder à l'enquête.

« L'enquête, a dit M. le rapporteur Duché, en 1887, lors de la préparation éloignée de la loi de 1898, est destinée à servir de base à toute la procédure. Il était donc important de la confier à des hommes entourés de l'estime et de la considération publiques et qui, par leurs fonctions et leurs habitudes, aient été préparés à la conduire avec une intelligente équité. Le choix du législateur des accidents du travail s'est arrêté sur les juges de paix. Le choix du législateur des accidents d'automobiles serait également judiciaire s'il se fixait sur ces mêmes magistrats.

Au sujet de tous les accidents du travail ou d'automobiles, l'enquête obéira facilement aux mêmes règles (article 12, loi de 1898.)

Elle sera nécessaire lorsque, d'après le certificat médical dont il a été parlé, la blessure paraîtra devoir entraîner la mort ou une incapacité permanente, absolue ou partielle du travail, des occupations habituelles du train de vie ordinaire. A plus forte raison, l'enquête s'imposera-t-elle au cas de décès de la victime. Elle devra être commencée dans le plus bref délai, car sa rapidité sera une condition essentielle de son efficacité. On pourra accepter le délai de vingt-quatre heures à partir de la déclaration ou du certificat médical laissant entrevoir la possibilité d'une incapacité permanente totale ou partielle.

Le juge de paix recherchera la cause et les circonstances de l'accident et il déterminera ses conséquences. L'enquête devra sauf impossibilité matérielle, être close dans un court délai (dix jours, par exemple), à partir de l'accident, comme en matière d'accident du travail et être transmise au président du tribunal civil. Le juge de paix pourra recourir à une expertise technique, pour dégager la cause et les circonstances de l'accident, et à une expertise médicale pour

en évaluer les conséquences dommageables, lorsque le certificat médical fourni lui paraîtra insuffisant.

Il va de soi que, si l'accident d'automobile donne lieu à une information criminelle, l'enquête du juge de paix se trouvant alors en conflit avec l'information, poursuivie à la requête du parquet, il y a lieu d'appliquer le principe général : le criminel tient le civil en suspens.

CHAPITRE II

INSTANCES JUDICIAIRES

Une loi sur les accidents d'automobiles conçue sur le plan de celle qui régit aujourd'hui les accidents du travail, consacrera des règles plus équitables pour le règlement des dommages. Si elle apparaît comme de nature à supprimer certains aspects de contestation judiciaire, à diminuer même dans une certaine mesure le nombre des litiges, on ne peut espérer qu'elle mettra un terme à ceux-ci. L'application même de la loi de 1898, qui donne lieu à de nombreux procès quotidiens, dissipe les illusions qu'on serait tenté de nourrir à cet égard.

Trois préoccupations ont inspiré le législateur des accidents du travail dans l'organisation de la compétence juridictionnelle et de la procédure : celles d'arriver à la solution des affaires : 1° aussi rapidement que possible ; 2° de la manière la moins coûteuse que possible ; 3° au moyen de la conciliation des parties préférablement à la décision judiciaire, la seconde n'intervenant qu'à défaut de la première.

Les desiderata de célérité, d'économie et d'arrangement amiable devront aussi, de toute évidence, commander le législateur des accidents d'automobiles.

Si l'on estimait que le législateur de 1898 eût pleinement atteint son but, il suffirait de reproduire en notre domaine les règles qu'il a édictées en ce qui concerne l'instance en justice de paix, le préliminaire obligatoire de conciliation devant le président du tribunal civil, l'instance devant ce tribunal. Mais il n'en va pas aussi simplement. La législation des accidents du travail a été l'objet de certaines critiques et l'on a pensé à lui apporter des retouches sur certains points. De ces critiques et de ces diverses suggestions, il y aurait lieu de faire état dans l'élaboration d'une loi sur la procédure en matière d'accidents d'automobiles.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue la physionomie particulière des accidents d'automobile et ce fait que les victimes de ces accidents ne se trouvent pas, professionnellement économiquement et juridiquement dans la même situation que les victimes d'accidents du travail.

Les observations précédentes font ainsi apparaître deux causes de différenciation entre la procédure en matière d'accidents d'automobiles, telle qu'il s'agit de l'organiser et la procédure en matière d'accidents du travail, telle qu'elle existe aujourd'hui.

Il convient d'examiner :

- 1° La compétence juridictionnelle;
- 2° La marche de la procédure;
- 3° La prescription de l'action en indemnité,
- 4° La révision des indemnités;
- 5° L'assistance judiciaire.

Section I. — La compétence juridictionnelle.

Deux questions importantes sont à résoudre.

La connaissance des procès relatifs aux accidents doit-elle appartenir à la juridiction de droit commun ou à une juridiction spéciale ?

Si l'on accepte la juridiction de droit commun, s'en tiendra-t-on au système de 1898 qui effectue une répartition de compétences entre la justice de paix et le tribunal civil, ou bien préférera-t-on le système opposé de l'unité de juridiction ?

a) *Juridiction spéciale ou juridiction de droit commun.*

Dans le domaine des accidents du travail, le principe de la juridiction arbitrale, avec participation de l'élément patronal et de l'élément ouvrier, a été consacré par un certain nombre de législations étrangères¹.

En France, même l'institution des tribunaux arbitraux a trouvé, parmi les socialistes chrétiens et les membres de la gauche parlementaire, d'éloquents défenseurs. Mais elle n'a réuni qu'une seule fois la majorité des suffrages de la Chambre. M. Picard, en effet, en fit admettre le principe dans le projet de 1893. D'après ce texte², les contestations entre victimes d'accidents et chefs d'entreprises devaient être jugées par un tribunal arbitral présidé par le président du tribunal civil et composé de trois patrons et de trois ouvriers. Ces six membres étaient tirés au sort, comme des jurés, sur une liste préparée chaque année. Ne pouvaient

1. Paul Pic : *Traité élémentaire de législation industrielle. Les lois ouvrières*, 5^e édit., 1922, n^{os} 1059 et s.; Adrien Sachet : *Traité de la législation sur les accidents du travail*, 1926, tome II, n^o 1095 et s.

2. Séance du 18 mai 1893, *J. off.*, Déb. parl., p. 1452.

y figurer que les chefs d'entreprise et les ouvriers âgés de trente ans, sachant lire et écrire, résidant dans le canton depuis deux ans au moins et jouissant de leurs droits civils et politiques. Ce projet fut repoussé par le Sénat et la Chambre se rangea à son avis¹.

Dans sa session de 1925, la conférence générale de l'organisation internationale du travail de la Société des Nations, a préconisé la juridiction arbitrale dans la recommandation suivante :

« Les conflits relatifs à la réparation des accidents du travail doivent être de préférence soumis à des tribunaux spéciaux ou des commissions arbitrales comprenant avec ou sans magistrats de carrière, un nombre égal de juges, ouvriers et patrons, nommés respectivement par les associations d'ouvriers ou de patrons ou désignés sur leur proposition, ou par les représentants patronaux et ouvriers auprès d'autres institutions sociales ou élus par des collègues distincts de patrons et d'ouvriers². »

Si l'on admet la juridiction arbitrale en matière de contestations relatives aux accidents du travail, doit-on l'admettre aussi pour les contestations concernant les accidents d'automobiles ? Des juridictions spéciales existent pour les commerçants, les militaires, les marins, les enfants, pour statuer sur les questions de loyer, sur l'application du contrat du travail, sur la fixation des indemnités d'expropriation ou des pensions de guerre, sur les questions fiscales, etc... Il ne serait donc pas absurde de concevoir des juridictions spéciales chargées de statuer sur les différends entre les automobilistes et leurs victimes ; ces juridictions

1. Sénat, Séances 7 et 8 novembre 1895, *J. off.*, Déb. parl., p. 883 et 893 et 23 mars 1896, *J. off.*, Déb. parl., p. 307, Chambre, 28 octobre 1897, *J. off.*, Déb. parl., p. 2224.

2. Brochure éditée à Genève, 1925, p. 95.

seraient composées d'automobilistes et de non automobilistes et pourraient comprendre un magistrat de carrière. Toutefois, il faut prendre garde qu'à multiplier ainsi les juridictions spéciales, on risque de supprimer en quelque sorte et dans une large mesure, par réductions successives, les juridictions de droit commun. On ne voit pas d'ailleurs, quels motifs sérieux il y aurait d'instituer, en notre matière, des juridictions spéciales. Celles qui ont été énumérées plus haut s'expliquent par des raisons diverses qui ne jouent pas dans la sphère des accidents d'automobiles.

La Chambre de commerce de Paris a touché en 1930, à, cette question. » Sans aller, dit M. Pannier dans son rapport jusqu'à demander la constitution de juridictions spéciales pour tous les usagers de la route, ni même pour les seuls automobilistes, on pourrait peut-être souhaiter que, dans les tribunaux qui comportent un certain nombre de chambres, toutes les affaires civiles ou pénales, se rapportant à un accident d'automobile, fussent dévolues à des chambres composées, autant que possible, de magistrats familiarisés avec l'automobile¹. La Chambre de commerce a effectivement émis un vœu en ce sens.

Un tel vœu répond au besoin de trouver chez les juges, l'expérience spéciale et l'information technique désirables. Il nous paraît bien qu'il est en général, exaucé, et que, dans les cours et tribunaux comportant plusieurs chambres, les procès relatifs aux accidents d'automobiles sont dévolus aux mêmes chambres. Les magistrats acquièrent ainsi la spécialisation souhaitée. Ils ont aussi la faculté de recourir à des expertises techniques. On s'en tiendra donc à la juridiction du droit commun.

1. *Bulletin Chambre de Commerce de Paris*, 1930, p. 481.

b) *Dualité de juridiction ou juridiction unique.*

Notre législation sur les accidents du travail repose sur la dualité des juridictions de droit commun. Elle attribue compétence aux juges de paix en matière d'accidents ayant entraîné une incapacité temporaire et aux tribunaux de première instance pour les autres accidents. Telle est la règle dans sa plus simple expression.

Mais cette dualité de juridiction, jointe à la dualité de salaires de base, alourdit la procédure, complique les formalités et conduit parfois à des situations à peu près inextricables¹.

Mettons-nous, en effet, en face du mécanisme de la loi de 1898. Les contestations relatives aux frais funéraires sont jugées en dernier ressort par le juge de paix, dans les quinze jours de la demande, à quelque chiffre que cette demande puisse s'élever (article 15). Le juge de paix connaît des demandes relatives au paiement des frais médicaux et pharmaceutiques jusqu'à 300 francs en dernier ressort, et, à quelque chiffre que ces demandes s'élèvent, à charge d'appel dans la quinzaine de la décision (art. 15, alinéa 4).

Les deux dispositions précédentes sont simples. La difficulté apparaît avec les indemnités journalières dont s'occupent les premiers alinéas de l'article 15.

Lorsque la victime se déclare atteinte seulement d'incapacité temporaire ou ne produit aucun certificat justifiant de la permanence de son incapacité dans les termes de l'article 15, alinéa 3, et que d'autre part, le chef d'entreprise ne conteste pas l'applicabilité de la loi de 1898, le juge de paix est compétent en dernier ressort pour décider

1. Sachet, *op. cit.*, n° 1095ter et 1111bis.

s'il est dû une indemnité journalière et, au cas d'affirmative, pour en fixer le taux, le point de départ et la date de la cessation de paiement. Il faut ajouter immédiatement que le juge de paix ne statue en dernier ressort sur les indemnités temporaires qu'à la condition que sa compétence ne soit pas contestée; la contestation de sa compétence, émanant du patron qui soutient que la loi de 1898 n'est pas applicable pour une raison ou une autre, rend sa décision susceptible d'appel et ouvre une première source d'embarras. L'affaire se complique singulièrement lorsqu'il s'agit d'indemnité journalière en cas d'incapacité permanente. En principe, dans les accidents suivis d'incapacité permanente, le juge de paix est compétent pour déterminer le montant de l'indemnité journalière, mais il appartient au seul tribunal de fixer la date de la consolidation de la blessure, terme extrême du paiement de l'indemnité journalière et, en même temps, point de départ de la rente viagère. Cette répartition de compétences devient très difficile à raison de ce fait que le degré de gravité d'une blessure n'est souvent révélé qu'après plusieurs mois ou plusieurs années, pendant lesquels la procédure suit son cours, obligée de s'accomoder de compétences provisoires. C'est pourquoi l'article 15, paragraphe 3 dispose : « Si l'une des parties soutient, avec un certificat médical à l'appui, que l'incapacité est permanente, le juge de paix doit se déclarer incompétent par une décision dont il transmet, dans les trois jours, expédition au président du tribunal civil. Il fixe en même temps, s'il ne l'a pas fait antérieurement, l'indemnité journalière. » Or, l'application de ce texte suscite de nombreuses questions qui gênent la marche du litige, lorsqu'on cherche à délimiter les pouvoirs du juge de paix et ceux du tribunal civil. Examiner en détail ces questions nous ferait sortir de notre

sujet. Il nous suffira d'envisager l'hypothèse qui met dans son relief plus clair, le conflit des deux juridictions ayant qualité pour allouer, l'une l'indemnité journalière, l'autre la rente viagère.

C'est l'hypothèse où le tribunal déclare que la blessure à raison de laquelle le juge de paix a fixé le montant de l'indemnité journalière, ne donne pas lieu à l'application de la loi de 1898. La Chambre des Requêtes décide alors que le jugement du tribunal qui déboute, pour l'inapplicabilité de la loi de 1898, la victime de sa demande en paiement de rente, a pour effet de rendre inopérante la décision du juge de paix qui a fixé l'indemnité journalière dans le même accident¹. « Cette solution qui s'efforce de concilier l'équité avec le texte de la loi, dit M. Sachet², met une fois de plus en pleine lumière les graves inconvénients de l'institution de deux juridictions distinctes pour juger entre les mêmes parties les conséquences d'un même accident. Notons que, pour atténuer ces fâcheux effets, le législateur a eu soin de déclarer les jugements du juge de paix non exécutoires par provision nonobstant appel, de façon à permettre aux chefs d'entreprise de paralyser l'exécution d'une sentence du juge de paix pendant la durée de l'appel, mais alors c'est le blessé qui en pâtit. »

La dualité de juridictions dans chaque accident suivi de mort ou d'incapacité permanente est une complication malencontreuse non seulement parce qu'elle prolonge la procédure et engendre des difficultés du genre de celles que nous avons notées, mais aussi parce qu'elle est coûteuse.

1. Cass. Req. 24 mai 1911, D. 1912.1.197.

2. *Op. cit.*, n° 1111bis en note.

Le législateur des accidents d'automobiles serait donc, croyons-nous, heureusement inspiré, s'il organisait la procédure sur la base de l'unité de juridiction. Le seul rôle du juge de paix serait de procéder à l'enquête dont il a été parlé, c'est-à-dire à la mesure d'instruction préliminaire. Le magistrat cantonal n'aurait pas d'attribution juridictionnelle. L'unique juridiction compétente, pour les accidents d'automobiles, serait le tribunal civil, agissant soit par l'organe de son président, soit tout entier et sa compétence embrasserait les accidents ayant entraîné une incapacité temporaire aussi bien que les accidents ayant entraîné une incapacité permanente ou la mort, les contestations relatives aux frais funéraires, aux frais médicaux et pharmaceutiques, aux indemnités journalières, aussi bien que les contestations relatives au paiement d'une rente ou d'un capital. Aucune contrariété ne surgirait entre les décisions du président du tribunal et les jugements de ce tribunal lui-même si l'on réduisait, comme il conviendrait de le faire, les pouvoirs propres du président à une mission de conciliation.

En définitive, en ce qui concerne la compétence juridictionnelle, l'innovation légale consisterait dans le préliminaire obligatoire de conciliation devant le président du tribunal et dans l'attribution au tribunal de la connaissance de tous les litiges sans exceptions.

Section II. — Marche de la procédure.

Lente aujourd'hui et menée d'après les règles du droit commun, la procédure des accidents d'automobiles s'accommodera, dans leur ensemble, des règles consacrées par

la législation des accidents du travail, en ce qui concerne, soit le préliminaire obligatoire de conciliation devant le président du tribunal civil, soit l'instance devant ce tribunal.

Le président du tribunal sera renseigné par l'enquête du juge de paix, par les déclarations des parties; il pourra aussi, du consentement de ces dernières, commettre un expert. Au cas d'accord des parties, il rendra une ordonnance de conciliation, au cas de désaccord des parties, il rendra une ordonnance de non-conciliation dans laquelle il donnera acte, s'il y a lieu, des offres faites par l'auteur de l'accident et refusées par la victime ou ses ayants droit. Les ordonnances constatant l'accord des parties ayant le caractère de contrats judiciaires, seront sans appel.

Les ordonnances qui, constatant le désaccord des parties, se borneront à renvoyer devant le tribunal, seront également sans appel, parce qu'elles ne tranchent aucune question litigieuse. Mais les ordonnances qui refuseraient de donner acte de l'accord des parties par le motif que cet accord serait contraire à la loi, trancheraient un point de droit; elles seraient donc sujettes à l'appel.

Le tribunal statuera comme en matière ordinaire. Il sera éclairé par l'enquête du juge de paix et, le cas échéant, par la procédure criminelle entreprise à la requête du parquet, ainsi que par l'expertise ordonnée par le président. Il pourra lui-même ordonner une expertise ou une enquête ou encore la comparution des parties à sa barre.

L'expertise médicale sera régie, comme en matière d'accidents du travail, par les articles 302 et suivants du Code de procédure civile. Trois experts seront donc nécessaires si les parties n'acceptent pas la désignation d'en seul. Il sera interdit au tribunal, à peine de nullité, de même que pour les accidents du travail, par l'article 17, alinéa 4 de la loi

de 1898 modifiée, de choisir comme expert le médecin qui a soigné le blessé ou un médecin attaché à la Société d'assurance à laquelle l'automobiliste est affilié.

Indépendamment de l'expertise médicale, tendant à déterminer les conséquences dommageables de l'accident pour la victime, il pourra être procédé à une expertise technique ayant pour but de préciser la cause et les circonstances de l'accident.

Expertise médicale et expertise technique, cette dernière au sens qui vient d'être indiqué, sont les seules à envisager dans notre matière. Lorsqu'il s'agit d'accidents du travail on peut penser à une autre sorte d'expertise qui a fait l'objet de la recommandation formulée, dans sa session de 1925, par la conférence générale de l'organisation internationale de la Société des Nations¹ :

« Lorsque les conflits relatifs à la réparation des accidents du travail sont évoqués devant les juridictions ordinaires, ces juridictions devront à la demande de l'un ou de l'autre des intéressés, entendre en qualité d'experts, des ouvriers et des employeurs tant que le conflit portera sur une question professionnelle et notamment sur l'appréciation du degré d'incapacité de gain ».

On peut admettre l'utilité d'une consultation de professionnels dans un litige relatif à un accident du travail. Des employés d'un côté, des employeurs de l'autre, donneront leur avis sur une question professionnelle. Mais on ne voit guère à quel besoin correspond et comment serait instituée une semblable consultation dans une affaire d'accident d'automobile. Entre la victime et l'automobiliste, il n'y a pas de question professionnelle au sens de la recom-

1. Brochure éditée à Genève, 1925, p. 95.

mandation susvisée, c'est-à-dire de question intéressant à la fois, dans le cadre d'une même industrie ou d'un même commerce, un patron et son subordonné. On voit bien que, dans certaines circonstances, il serait possible de recourir aux lumières de techniciens de l'automobile, mais on ne voit pas qui pourrait représenter, à titre d'expert, les intérêts particuliers, et considérés comme tels, d'un piéton victime de l'accident, ni dans quel but une telle représentation serait admise. Au surplus, même si elle était concevable en notre matière, la consultation dont il s'agit se heurterait à l'objection qu'elle a rencontrée dans le domaine des accidents du travail; elle s'ajouterait au coût déjà élevé de l'expertise médicale presque toujours nécessaire et augmenterait les frais de l'instance.

Les voies de recours contre la décision du tribunal pourront être organisées sur le modèle de l'article 17 de la législation des accidents du travail. Elles devront être réglementées en fonction de la célérité qu'il importe d'imprimer à la solution des litiges concernant les accidents.

Section III. — Prescription de l'action en indemnité.

En notre matière, la prescription se présente comme en matière d'accidents du travail. La prescription se fonde sur l'intérêt social en ce sens qu'il faut laisser le moins longtemps possible, chaque citoyen dans l'incertitude sur l'existence ou l'étendue de ses droits. De là, il y a lieu de conclure que la durée de la prescription est, en principe, d'autant plus courte que la preuve du droit apparaît plus difficile. Or, le droit qui est engendré par un accident est

éminemment propre à soulever des contestations¹. L'accident est établi par des témoins ou des contestations matérielles. La preuve testimonianale est bien fragile, surtout lorsqu'elle met aux prises les usagers de l'automobile et leurs victimes, dont l'antagonisme n'est pas moins aigu que celui du capital et du travail. Quant aux contestations matérielles, elles n'ont de valeur qu'autant qu'elles sont faites séance tenante et avant que l'état des lieux ait été modifié. D'où la nécessité d'une prescription de courte durée. De plus, la victime, qu'elle se trouve ou non dans le besoin, ne tarde guère à réclamer une réparation lorsqu'elle estime être dans les conditions voulues pour l'obtenir. Enfin, il faut considérer que le risque automobile sera mis, dans notre conception, à la charge de l'automobiliste, même exempt de faute et abstraction faite de toute recherche de responsabilité. Sans doute, il ne sera astreint à la réparation que dans une mesure limitée; mais encore, convient-il de le mettre à l'abri des réclamations tardives et suspectes.

Pour ces raisons, nous admettrons donc, comme en matière d'accidents de travail, que l'action en indemnité se prescrira par un an. Nous admettrons aussi, par analogie, les dispositions de la loi des accidents du travail concernant le point de départ, le calcul du délai, la suspension et l'interruption de cette prescription annale. Nous ne voyons d'ailleurs aucun motif d'écarter en notre matière les solutions généralement admises quant aux modifications conventionnelles de la durée de la prescription.

Avant de quitter ces questions de prescription, il nous sera permis de toucher ici à certaines considérations qui

1. Sachet : *op. cit.*, n° 1264.

s'y rapportent d'une manière assez directe et dont l'intérêt ne saurait être méconnu.

Dans son système sur la responsabilité du fait des choses inanimées, la jurisprudence décide que l'action intentée en vertu de l'article 1384, est différente de celle qui est fondée sur l'article 1382. Bien que poursuivant le même objet, qui est la réparation du dommage causé, ces deux actions procèdent de causes juridiques différentes : l'une, celle de l'article 1382, procède de la faute reprochée au défendeur par le demandeur ; l'autre de la présomption énoncée dans l'article 1384, c'est-à-dire, non pas du fait du défendeur, mais du fait même de la chose. La dualité des instances, qui découle de cette analyse jurisprudentielle entraîne un certain nombre de conséquences que les arrêts ont consacrées et que nous n'avons pas ici à énumérer¹. Mais il en est une dernière qui mérite d'être particulièrement notée. Si aucune décision judiciaire n'a encore eu l'occasion de se prononcer à son sujet, elle n'en résulte pas moins logiquement des principes posés par la jurisprudence. Un demandeur a exercé une action en responsabilité fondée sur l'article 1382. Il a perdu son procès. Si le dommage dont il se plaint a été causé par le fait d'une chose dont son adversaire avait la garde, il est en droit d'intenter, contre lui, une nouvelle demande fondée sur l'article 1384. A cette demande, le défendeur ne pourra pas opposer l'exception de la chose jugée, car elle n'est pas fondée sur la même cause que la première. Comme dans cette nouvelle instance, la victime du dommage n'a aucune preuve à faire et que c'est à son adver-

1. V. note Besson, *Dalloz*, 1928.1.121. Notes Savatier : *Dalloz*, 1928.1.153 et *Dalloz*, 1929.1.33. Capitant, « Une conséquence imprévue du système de la jurisprudence sur la responsabilité du fait des choses inanimées », *Dalloz Hebdomadaire*, 23 octobre 1930.

saire de prouver que le dommage a été causé par la faute exclusive de la victime ou par un cas fortuit ou par la force majeure, preuve très difficile, le demandeur aura grande chance cette fois de gagner son procès et d'obtenir les dommages-intérêts qui lui ont été d'abord refusés¹. L'action en responsabilité du fait des choses inanimées peut être exercée pendant trente ans à compter du jour où le dommage a été causé. Dès lors, tous les demandeurs qui, au cours des trente dernières années, ont été déboutés de leur poursuite parce qu'ils n'ont pas prouvé la faute de leur adversaire, pourraient saisir de nouveau la justice en invoquant l'article 1384. L'application de cet article aux accidents d'automobiles, la tentation pour les plaideurs malheureux de se raviser et d'entamer une nouvelle instance, font peser une terrible menace sur les sociétés d'assurances contre les accidents causés aux tiers par les automobiles. Demain, ces sociétés peuvent voir renaître une série de litiges jugés en faveur de leurs assurés et dont beaucoup se rapporteraient, du reste, à des contrats actuellement expirés. Quelles complications et quelles répercussions².

La loi ne dispose que pour l'avenir, elle n'a pas d'effet rétroactif; le juge ne doit donc pas l'appliquer aux faits qui se sont produits avant sa promulgation. Or, le principe de non rétroactivité n'existe pas dans le droit jurisprudentiel. La jurisprudence en effet, ne crée pas la loi; elle l'interprète seulement et l'interprétation d'un texte ne peut être limitée à certains litiges. Tout changement de jurisprudence a par conséquent, sa répercussion sur les faits qui se sont passés antérieurement, car, du jour où la nou-

1. Capitant, *loc. cit.*, Pesson, *loc. cit.*

2. Capitant, *loc. cit.*, p. 63.

velle interprétation est définitivement admise par eux, les tribunaux l'adoptent pour tous les procès portés devant eux, quelle que soit l'époque à laquelle se sont produits les faits générateurs de ces litiges, et quand même ils remonteraient à une date où l'interprétation contraire dominerait encore. Ainsi, tout revirement de jurisprudence tend à troubler les rapports particuliers parce qu'il risque de modifier des situations que ceux-ci pouvaient considérer comme définitives. Et ce trouble atteint son maximum de gravité lorsque l'interprétation jurisprudentielle permet de rouvrir des procès définitivement jugés.

De là, nous concluons à la supériorité, particulièrement en notre matière, de la loi sur la jurisprudence. Mais nous devons surtout ici rattacher les précédentes observations à la question présente de la prescription de l'action en indemnité. La loi que nous appelons de nos vœux établira et réglera la garantie légale du risque automobile; ses dispositions du moins pour l'avenir, excluront les règles générales de la responsabilité et notamment l'application de l'article 1384.

Les plaideurs déboutés de leur demande parce qu'ils n'ont pu prouver la faute de leur adversaire dans les termes de l'article 1382, ne pourront donc saisir de nouveau la justice en invoquant l'article 1384. La loi en question empêchera donc la possibilité du fâcheux renouvellement d'instances dont nous avons parlé. Tout se ramènera à cette règle que l'action en indemnité se prescrit par un an.

Il en sera certainement ainsi pour les litiges nés d'accidents survenus postérieurement à la promulgation de la loi. Mais on pourrait invoquer, dans le silence de celle-ci, le principe de non rétroactivité et dire qu'elle ne s'applique pas aux litiges nés d'accidents antérieurs à sa promulgation;

que, par suite, en ce qui concerne ces litiges, l'action en indemnité reste soumise à la prescription de droit commun. Les renouvellements d'instances dont nous avons montré le péril demeureraient par conséquent possibles pour les contestations dont il s'agit. Mais, pour les empêcher, il suffirait et il serait nécessaire que la loi en portât purement et simplement l'interdiction.

Section IV. — Révision des indemnités.

La gravité réelle d'un accident, soit d'automobile, soit du travail, ne peut souvent être fixée qu'au bout d'un certain temps. Il arrive que des blessures, n'ayant paru à l'origine entraîner qu'une incapacité temporaire ou qu'une incapacité partielle de travail, s'aggravent beaucoup dans la suite et aboutissent à des complications imprévues, à l'impotence absolue ou même à la mort de la victime. Inversement, on voit des infirmités qu'on avait cru permanentes ou absolues, disparaître ou ne plus produire qu'une incapacité partielle de travail. Aussi doit-on admettre, aussi bien pour les accidents d'automobiles que pour les accidents du travail, le caractère provisoire des indemnités et rentes allouées *ab initio* et la possibilité d'une révision de celles-ci.

Actuellement, la révision, en matière d'accidents d'automobiles obéit aux règles du droit commun qu'il faut d'abord préciser. L'autorité de la chose jugée ne fait pas obstacle à ce qu'une personne ayant obtenu, par une première décision devenue définitive, des dommages-intérêts pour une blessure résultant d'un accident, puisse former contre le même défenseur une demande de nouveaux dom-

mages-intérêts en raison de l'aggravation plus tard survenue dans les suites du même accident. Les deux instances, en effet, ont une cause différente : la deuxième tend à la réparation d'un préjudice nouveau sur lequel n'avait pas statué la première décision. Mais, à l'inverse, une personne, condamnée comme auteur d'un accident, à servir à la victime une rente viagère à titre de dommages-intérêts, est irrecevable, en vertu de la présomption fondée sur l'autorité de la chose jugée, à demander à être déchargée en totalité ou en partie du paiement de la rente par ce motif que la victime serait guérie ou en meilleur état. Car, dans les deux instances, il y a non seulement identité de personnes mais encore identité de cause et d'objet, la seconde tendant à faire décider que les juges ont inexactement apprécié un préjudice qu'ils considéraient comme connu. Il n'en va autrement que si les juges ont inséré dans leur décision qu'en cas d'amélioration de l'état de la victime ou de guérison complète, la rente par eux fixée sera réduite ou supprimée.

Aujourd'hui donc, par application du droit commun qui vient d'être résumé, la victime d'un accident d'automobile peut toujours demander la révision pour aggravation de son mal, mais l'auteur de l'accident ne peut prétendre à la révision pour guérison ou atténuation que si le jugement l'a expressément réservé.

Cette situation, inégale à laquelle le législateur de 1898 a mis fin, persiste à l'heure actuelle en matière d'accidents d'automobiles. Dans quelle mesure une loi relative à ces derniers accidents pourrait-elle se conformer à la législation des accidents du travail pour organiser la révision sur des bases équitables et rationnelles ?

Il conviendra d'abord d'ouvrir l'action en révision dans

les trois cas indiqués par l'article 19 de la loi de 1898, modifié par la loi de 1905, à savoir, l'aggravation de l'infirmité de la victime, le décès de cette victime et l'atténuation de cette infirmité.

Lorsqu'il agira en révision pour cause d'aggravation, le blessé devra prouver qu'une décision définitive ou qu'un accord antérieur lui a alloué une indemnité, qu'il s'est produit depuis lors une aggravation non prévue par la décision ou la convention primitive, que cette aggravation est la conséquence de l'accident. La loi de 1905 (art. 19) ne prévoit la révision que s'il y a eu attribution de rente, ou du moins, indemnité journalière d'incapacité temporaire; il en résulte qu'il ne saurait y avoir de révision lorsqu'il y a eu un simple remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques¹. Mais de bons esprits pensent² qu'une réforme de la loi de 1905 devrait tendre à rendre possible la révision même au cas où la victime n'a pas eu d'autre allocation que le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques. L'état de choses actuel, en effet, incite les médecins à reconnaître trop facilement une incapacité de dix jours pour réserver à la victime ses droits éventuels à la révision. En matière automobile, nous assimilerons par conséquent à l'allocation d'une indemnité, le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques et nous considérons que ce remboursement constitue une condition suffisante d'ouverture de l'action en révision.

En ce qui concerne, au surplus la preuve de l'aggravation et la preuve de relation de cause à effet entre l'aggravation et l'accident, on suivra les solutions acceptées dans la sphère

1. Paris, 9 mars 1925, *Gaz. Pal.*, 1925.2.6; Req., 5 novembre 1929, D. H 1929.570; Req., 17 novembre 1930, R. A. T., 1931, p. 138.

2. Sachet, *op. cit.*, n° 1358bis.

des accidents du travail. Ainsi, l'aggravation devra, pour justifier la révision, être la suite normale de l'évolution du traumatisme; elle n'aurait pas ce caractère si elle provenait de la négligence de la victime et de son refus inopportun de se prêter à une opération chirurgicale sans danger¹. Le décès de la victime fera naître des droits nouveaux au profit de son conjoint, de ses enfants, de ses descendants et ascendants à sa charge.

Enfin, et c'est là que la loi corrigera l'inégalité soulignée plus haut, l'auteur de l'accident (ou son assureur à lui substitué) exercera l'action en révision fondée sur une atténuation de l'infirmité de la victime. La preuve de cette atténuation résultera d'une expertise médicale comparant l'état actuel du blessé avec son état antérieur, tel qu'il apparaissait d'après la première expertise et les autres documents sur lesquels la décision définitive s'est appuyée pour fixer l'indemnité originaire.

La législation des accidents du travail pourra aussi être suivie en ce qui concerne la procédure de la révision. Il y aura un préliminaire obligatoire de conciliation devant le président du tribunal qui constatera l'accord des parties au sujet de la rente révisée ou bien, en cas de désaccord, renverra l'affaire devant le tribunal qui sera saisi par la partie la plus diligente et statuera comme en matière sommaire.

Mais la question la plus délicate sera celle du délai pour l'exercice de l'action. Il est bien certain que, s'agissant d'accidents d'automobiles comme d'accidents du travail, les droits des intéressés débiteurs ou créanciers de réparation,

1. Cass. février 1910, S. 1910.1.310; Cass., 8 janvier 1918, *Gaz. Trib.*, 20 janvier 1918.

ne sauraient demeurer très longtemps dans l'incertitude. Une situation aléatoire prolongée ne serait heureuse pour personne; de plus, il deviendrait de plus en plus difficile au bout d'un certain temps, de rattacher par un lien de causalité, une aggravation ou un décès à un accident.

Mais il ne faudrait pas qu'un pur besoin de symétrie portât à inscrire dans une loi sur la réparation des accidents d'automobile, le délai de trois ans adopté par la législation sur les accidents du travail. Aux termes de l'article 19 de cette dernière « la demande en révision est ouverte pendant trois ans à compter soit de la date à laquelle cesse d'être due l'indemnité journalière, s'il n'y a point eu attribution de rente, soit de l'accord intervenu entre les parties ou de la décision judiciaire passée en force de chose jugée, même si la pension a été remplacée par un capital en conformité de l'article 21 ».

L'expérience paraît avoir montré que le délai triennal est insuffisant pour assurer la détermination exacte et définitive de la gravité des accidents. De nombreuses affections d'origine traumatique sont susceptibles de guérison ou d'aggravation même mortelle après ce laps de temps. Cette donnée expérimentale n'est à négliger ni dans une réforme de la loi sur les accidents du travail, ni dans l'élaboration d'une loi sur les accidents d'automobiles.

M. Sachet¹ suggère que, tout en maintenant la disposition de triennalité à partir de l'accord ou de la décision judiciaire, on pourrait ajouter que ce délai ne devra pas être inférieur à cinq ans à compter du jour de l'accident. Il y aurait peut-être lieu de tenir compte de cette suggestion dans l'œuvre législative que nous avons en vue.

1. *Op. cit.*, n° 1370.

Section V. — Assistance judiciaire.

Une différenciation s'imposera ici sur les accidents d'automobiles et la loi sur les accidents du travail.

D'après le principe posé par la loi de 1898, tous les bénéficiaires de la législation sur le risque professionnel, étant liés à leur employeur par un contrat de salaire et se trouvant vis-à-vis de lui dans un état de subordination, sont considérés comme indigents au point de vue de la procédure nécessaire à faire valoir leurs droits.

C'est de ce principe que découle la large concession de l'assistance judiciaire aux ouvriers et employés, pour les litiges relatifs aux accidents du travail. Cette réglementation, dont l'importance pratique ne doit pas être sous-estimée, se trouve contenue dans l'article 22 de la loi sur les accidents du travail.

En justice de paix, l'assistance judiciaire est accordée de plein droit même sans visa du procureur de la République. C'est donc au juge de paix seul, qu'il appartient d'assurer l'exécution de la loi. Toutes les fois qu'en suite d'une comparution sur billet d'avertissement, les parties ne se seront pas conciliées ou encore lorsqu'à raison de l'urgence, l'employé demandeur aura été dispensé du préliminaire de conciliation, le magistrat cantonal invitera le syndic des huissiers à désigner l'huissier chargé de prêter gratuitement son ministère à l'assisté; il fera en même temps parvenir au receveur de l'enregistrement un avis destiné à suppléer à l'envoi d'un extrait de la décision du bureau d'Assistance judiciaire¹.

Devant le tribunal et le président du tribunal, l'assistance

1. Sachet, *op. cit.*, terme 2, n° 1132.

judiciaire est également accordée de plein droit, sur le visa du procureur de la République, à la victime ou à ses ayants droit. Le procureur de la République, après s'être assuré que l'affaire rentre bien dans le cadre de la loi sur les accidents du travail, appose son visa et invite le bâtonnier de l'ordre des avocats, le président de la Chambre des avoués et le syndic des huissiers à désigner l'avocat, l'avoué et l'huissier qui prêteront leur ministère à l'assisté¹. L'ancien article 22 de la loi de 1898 n'accordait de plein droit l'assistance judiciaire à la victime ou à ses représentants que pour les instances devant le tribunal. Les dispositions nouvelles de cet article en étendent le bénéfice à la tentative de conciliation devant le président².

En ce qui concerne l'instance devant la Cour d'appel, la loi fait une distinction entre l'acte d'appel proprement dit et les actes subséquents de procédure. La rédaction et la signification de l'acte d'appel jouissent de plein droit de l'assistance judiciaire, sans autre formalité préalable qu'une simple demande adressée par la victime ou ses ayants droit au premier président de la Cour. Le premier président désigne l'avoué près la Cour, dont la constitution doit figurer dans l'acte d'appel et l'huissier chargé de la signification de cet acte. Le bénéfice de l'assistance judiciaire s'applique aussi de plein droit, le cas échéant, à l'acte par lequel est signifié le désistement de l'appel. S'il s'agit des actes de procédure subséquents à l'appel, ils ne bénéficient pas de plein droit de l'assistance judiciaire; la victime doit se pourvoir devant le bureau de l'Assistance judiciaire pour en obtenir le bénéfice; mais ce bureau saisi par le procureur général, doit seulement examiner le fonds de l'af-

1. Sachet, *op. cit.*, n° 1138.

2. *Ibidem*, n° 1139, 1140.

faire avec l'unique souci de rechercher si l'appel est vraiment sérieux et a quelques chance de succès; il n'a pas à faire constater au préalable l'indigence du postulant, lequel est dispensé de fournir les pièces justificatives de cette indigence¹.

Devant la Cour de cassation, l'employé ne jouit d'aucune faveur et ne peut obtenir l'assistance judiciaire que dans les termes du droit commun².

Il n'est guère besoin d'insister pour montrer que les dispositions de l'article 22 de la loi des accidents du travail, qui viennent d'être rappelées, seraient mal venues dans une loi sur les accidents d'automobiles. Il n'existe pas, entre l'auteur d'un accident d'automobile et la victime, de rapport de subordination et de salaire qui puisse faire tenir cette dernière comme indigente au point de vue de la procédure; elle peut être pauvre sans doute ou n'avoir pas les moyens suffisants d'exercer ses droits en justice, mais elle peut aussi posséder ces moyens et même être riche. Il n'y aura donc lieu de l'admettre de plein droit au bénéfice de l'assistance judiciaire ni devant le président du tribunal, ni devant le tribunal, ni devant la Cour d'appel; la loi que nous envisageons n'aura, en ce domaine, aucune disposition à édicter. Les intéressés se pourvoiront, le cas échéant, devant les bureaux compétents d'assistance judiciaire dans les termes du droit commun.

Tout au plus, serait-il possible, d'introduire dans la loi en question des discriminations à cet égard parmi les victimes d'accidents d'automobiles, suivant qu'elles se-

1. Sachet, *op. cit.*, n° 1252.

2. Sachet, *op. cit.*, n° 1256.

raient ou non, par ailleurs, bénéficiaires de la législation sur les accidents du travail; aux bénéficiaires s'appliqueraient les dispositions précitées de l'article 22 pour le préliminaire de conciliation devant le président, l'instance devant le tribunal et la Cour, aux non bénéficiaires, s'appliquerait purement et simplement le droit commun de l'assistance judiciaire. Une semblable distinction pourrait s'appuyer sur des arguments logiques, mais elle entraînerait quelques complications dans l'œuvre législative.

CHAPITRE III

GARANTIES DE PAIEMENT DES INDEMNITES

Une loi sur la réparation des dommages causés par les automobiles serait incomplète si, après avoir institué la procédure de constatation des accidents et la procédure, au cas de litige, de l'instance devant le tribunal, elle ne donnait pas aux victimes la certitude de toucher effectivement les indemnités auxquelles elles ont droit.

Le législateur des accidents d'automobile s'inspirerait utilement du système de garanties organisé par le législateur des accidents du travail.

La créance de la victime de l'accident d'automobile ou de ses ayants droit, relative aux frais médicaux, pharmaceutiques et funéraires, ainsi qu'aux indemnités journalières serait donc garantie, comme celle de la victime de l'accident du travail en vertu de l'article 23 de la loi de 1898, par le privilège de l'article 2101 du Code civil.

Il faudrait d'ailleurs que le texte de la loi à intervenir fût rédigé de telle sorte que le privilège garantisse, sans controverse possible, toutes les indemnités journalières, non seulement allouées pour incapacité temporaire de travail, mais aussi celles allouées en cas d'incapacité permanente jusqu'à la consolidation de la blessure et la fixation du

montant de la pension. Il était douteux que cette dernière catégorie d'indemnités journalières fût garantie par le privilège de l'article 2101 en matière d'accident du travail. L'imprécision de la loi de 1898 à cet égard, avait fait naître un doute qui n'a été dissipé que par l'arrêt de la Cour de cassation du 1^{er} août 1905, décidant que le privilège garantit toutes les indemnités journalières, quelles qu'elles soient¹. Cette solution, serait heureusement consacrée par la loi des accidents d'automobiles.

La législation des accidents du travail sera suivie également en ce qui concerne les garanties de paiement des rentes et pensions. C'est d'ailleurs dans cette voie, que s'orientent nos travaux législatifs qui abordent ainsi, sous l'un de ses aspects les plus intéressants, le problème soumis à notre étude.

Une première et importante observation doit prendre place ici. L'assurance obligatoire est, à notre sens, à écarter en notre matière comme elle l'a été en matière d'accidents du travail. Une proposition de M. Coty, député, du 22 octobre 1929, tend à instituer l'assurance obligatoire des automobilistes². Mais cette idée se heurte à des objections juridiques et pratiques également fortes. Juridiquement, elle fait échec au principe de la liberté des conventions. Pratiquement, l'obligation de l'assurance, loin de réduire le nombre des accidents d'automobiles, serait susceptible d'en multiplier le nombre en détruisant chez les conducteurs, certains de l'impunité, du moins au point de vue des réparations civiles, les sentiments désirables de prudence et d'humanité.

1. Décision implicite : Cass. Civ., 1^{er} août 1905. Sirey, 1908.1.349. V. Sachet, *op. cit.*, n° 1565.

2. Chambre des Députés, n° 2282.

Certains pays étrangers ont tenté, il est vrai, l'expérience de l'assurance automobile obligatoire. La loi anglaise de 1930 sur la circulation des routes rend l'assurance automobile obligatoire pour tous les usagers de l'automobile¹. La loi suédoise du 10 mai 1929 édicte également l'assurance locomotion obligatoire pour les véhicules automobiles². Nous ne sommes pas informés sur les résultats de ces législations. Mais des mesures du même ordre prises aux Etats-Unis, dans le seul Etat du Massachussets, ont abouti à des constatations très décevantes. Dans cet Etat, dit M. Pierre Pannier, dans son rapport à la Chambre de commerce de Paris³, les assureurs ont subi, dès la première année d'assurance obligatoire, des pertes tellement lourdes, qu'ils ont dû, d'accord avec les autorités administratives, augmenter sensiblement leurs tarifs. » Et le rapporteur conclut sur ce point : « En dehors des objections de principe et des difficultés pratiques que soulève l'assurance obligatoire, on n'aperçoit pas pourquoi elle inciterait les automobilistes à la prudence et diminuerait les charges qu'impose déjà aux assureurs et, par voie de conséquence, aux assurés, la garantie de risques plus ou moins sélectionnés. »

L'assurance obligatoire étant éliminée, on s'attachera aux méthodes de garantie acceptées par le législateur des accidents du travail. Le courant des idées se dirige vers cette assimilation.

Dès 1907, la Société d'Etudes législatives avait examiné, sur le rapport de M. Ambroise Colin, un projet de loi concernant la responsabilité en matière d'accidents d'auto-

1. *Revue des assurances terrestres*, 1931, p. 205.

2. *Revue des assurances terrestres*, 1931, p. 242.

3. *Bulletin*, 1930, p. 579.

mobiles. Ce projet, après avoir établi la responsabilité de plein droit du propriétaire de l'automobile, sauf en cas de collision, prévoyait l'institution d'un fonds de garantie¹. La même société vient de remettre les même questions à son ordre du jour et d'instituer une commission chargée de les étudier.

Des propositions ou des projets de loi ont été déposés, le 20 mars 1923, par M. André Honnorat, sénateur, puis le 3 avril 1925, par M. Justin Godard, ministre du Travail et le 30 novembre 1929, par M. Loucheur, ministre du Travail, pour instituer, les deux premiers, un fonds de garantie qui se substituerait à l'auteur insolvable d'un accident d'automobile, le troisième, une surveillance et un contrôle des sociétés d'assurances contre les accidents, analogues à celui qui est établi par la loi de 1898. Ces projets, pour des raisons diverses, n'ont pas eu de suite².

Mais certaines de leurs dispositions ont été reprises dans des projets plus récents.

Le 4 novembre 1930, un projet contresigné par les ministres du Travail, de la Prévoyance sociale, des Finances, du Budget, du Commerce et de l'Industrie, de la Justice, des Travaux Publics, a été déposé à la Chambre des députés, en vue d'assurer la réparation pécuniaire des accidents corporels causés par les véhicules automobiles³.

Ce projet, dont il faut prendre une connaissance précise, envisage une double mesure :

1° La création d'un fonds de garantie destiné à payer l'indemnité due à la victime au cas d'insolvabilité de la per-

1. *Bulletin de la Société*, 1907, pp. 222, 273 et s., 390 et s.

2. Chambres des Députés, n° 1519 et n° 2523.

3. Chambres des Députés, n° 3967.

sonné condamnée par décision définitive de justice ou de son assureur.

2° L'assujettissement à la surveillance et au contrôle de l'Etat des entreprises pratiquant l'assurance des automobiles.

L'une et l'autre de ces mesures sont empruntées à la législation de 1898.

Le fonds de garantie est organisé d'une manière analogue à celui des accidents du travail, créé par les articles 24 et 26 de la loi de 1898. A cet égard, le projet est ainsi conçu :

« *Article premier.* — La créance en indemnité du dommage résultant d'un accident causé à une personne par un véhicule automobile autre que les chemins de fer et tramways (voitures automobiles, motocycles et cycles à moteur) est garantie conformément aux dispositions suivantes :

» *Article 2.* — Au cas d'insolvabilité de la personne condamnée, par décision de justice définitive, à réparer les conséquences de l'accident, ou de son assureur, l'indemnité est versée aux intéressés par la Caisse des dépôts et consignations dans les limites des disponibilités d'un fonds de garantie dont la gestion est confiée à la dite Caisse.

» *Article 3.* — Le fonds de garantie créé par la présente loi est alimenté par le produit des taxes ci-après :

» 1° Une contribution des propriétaires de véhicules automobiles assurés contre les accidents corporels causés aux tiers, perçue sur toutes les primes et cotisations d'assurance acquittées à ce titre. Cette contribution est recouvrée en même temps que les primes et cotisations par les assureurs et versée au fonds de garantie;

» 2° Une contribution des propriétaires de véhicules automobiles non assurés, perçue sur le montant des indemnités mises à leur charge. Cette contribution est liquidée

lors de l'enregistrement des actes, jugements et arrêts fixant le montant des indemnités, elle est recouvrée comme en matière d'enregistrement pour le compte du fonds de garantie. A défaut de décision judiciaire ou d'actes obligatoirement soumis à l'enregistrement, cette contribution est liquidée au vu d'une déclaration écrite que le propriétaire de l'automobile est tenu d'adresser à l'administration de l'enregistrement dans le délai d'un mois à compter de l'accord des parties sur le montant de l'indemnité.

» Le capital constitutif des rentes qui pourraient être allouées aux victimes des accidents ou à leurs ayants droit, est déterminé, pour la perception de la contribution, d'après un barème et dans les conditions fixées par un règlement d'administration publique.

» *Article 4.* — « La quotité des taxes prévues à l'article 3 ci-dessus est modifiée chaque année pour l'année suivante, par décret rendu sur la proposition des ministres du Travail et des Finances, d'après les dépenses de toute nature, effectuées par le fonds de garanties dans la dernière année écoulée.

» Le coefficient de modification à appliquer à la quotité des taxes imposées pendant la dernière année, est déterminée par le rapport existant entre le montant des dites dépenses et le produit total des taxes encaissées pour l'alimentation du fonds de garantie pendant la même année.

» Pour les deux premières années d'application de la présente loi, le montant des contributions est de 1 % sur les primes et cotisations d'assurance et, pour les non assurés, de 2 % sur le montant des indemnités.

» *Article 5.* — « La Caisse des Dépôts et Consignations est subrogée dans les droits du créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son assureur.

» Toutefois, au cas d'assurance, elle ne peut exercer de recours contre l'assuré que pour la portion de l'indemnité excédant le montant de la somme due par l'assureur ».

Quant au contrôle de l'Etat, il est appliqué dans les conditions déterminées par l'article 27 de la loi de 1898.

A ce point de vue, le projet dont il s'agit, s'exprime de la manière suivante :

» *Article 6.* — « Les entreprises ou assureurs français ou étrangers pratiquant l'assurance des véhicules automobiles, visés à l'article premier de la présente loi, sont soumis à l'approbation préalable du ministre du Travail et assujettis à la surveillance et au contrôle de l'Etat, dans les conditions déterminées par l'article 27 de la loi du 9 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, et par un règlement d'administration publique pris après avis du Comité consultatif des Réassurances et Assurances directes. Pour l'application de la présente loi, sont adjoints au Comité deux représentants des groupements automobiles désignés par le ministre du Travail.

» *Article 7.* — « Les entreprises ou assureurs français ou étrangers, visés par la présente loi et opérant en France ou en Algérie à l'époque de sa promulgation, sont tenus de se conformer immédiatement à ses dispositions, et notamment de demander l'approbation spécifiée à l'article précédent, dans un délai d'un mois à compter de la promulgation du règlement d'administration publique prévu par le dit article. Faute par eux de se conformer à ces prescriptions, comme aussi au cas de refus d'approbation, les polices en cours seront résiliées trente jours après l'expiration du dit délai ou la notification du refus d'approbation.

Le projet contient encore d'autres dispositions.

» *Article 8.* — « Les polices d'assurances souscrites postérieurement à la promulgation de la présente loi, et concernant les risques visés par elle, peuvent être résiliées chaque année, par chacune des parties, après un préavis de trente jours. Elles doivent contenir une clause stipulant que dans tout règlement de sinistre corporel, un vingtième de l'indemnité reste obligatoirement à la charge de l'assuré, sans que ce vingtième puisse excéder 2.000 francs pour les véhicules automobiles et 250 francs pour les motocycles et cycles à moteur ».

L'article 9 prévoit un règlement d'administration publique qui déterminera les conditions d'organisation et de fonctionnement du fonds spécial de garantie ainsi que toutes les mesures nécessaires pour l'exécution de la loi.

L'article 10 frappe d'une amende de 100 à 1.000 francs toute contravention aux dispositions de la loi et aux prescriptions des règlements.

L'article 11 déclare la loi sans application aux indemnités afférentes à des accidents antérieurs à sa promulgation ainsi qu'aux accidents causés par des automobilistes dont l'Etat, les départements, les communes et les établissements publics seraient responsables.

Le projet dont les dispositions viennent d'être indiquées avait été précédé d'une proposition en date du 8 juillet 1930 et fut suivi d'un contre-projet en date du 25 novembre 1930, tendant au même objet et ayant l'un et l'autre pour auteur M. Edmond Largier¹.

Le projet complété et modifié sur certains points par le contre-projet, a le mérite de respecter la liberté des conventions, tout en sauvegardant par l'institution d'un fonds

1. Chambre des députés, n° 3700 et 3967.

de garantie, les droits des tiers lésés si l'auteur de l'accident n'est pas assuré ou est mal assuré et ne peut réparer lui-même ou faire réparer par un assureur solvable le préjudice causé. Par voie de conséquence, ces textes instituent le contrôle et la surveillance des assurances d'accidents d'automobiles.

Ils ont reçu un accueil favorable dans les milieux intéressés. La Chambre de commerce de Paris sur le remarquable et minutieux rapport de M. Pannier, les a approuvés dans sa séance du 17 décembre 1930, en leur faisant toutefois subir quelques retouches et additions.

Ajoutons que des mesures de cette sorte, lorsqu'elles seront édictées par le législateur, ne dégageront leur pleine signification et ne se justifieront entièrement qu'à la condition d'être intégrées dans une législation plus générale sur les accidents d'automobile comme elles l'ont été par la loi de 1898 dans le système général de réparation des accidents du travail. Comment, en effet, expliquer logiquement l'imposition des taxes sur les automobilistes et l'alimentation d'un fonds de garantie au moyen des taxes ainsi perçues, en dehors d'un régime légal mettant le risque automobile à la charge des usagers, précisant et limitant les obligations de ces derniers à l'égard des victimes. La responsabilité intégrale de l'automobiliste ne s'accommode pas de l'existence d'une taxe qui servirait à indemniser la victime d'un accident dont il ne porte pas la responsabilité¹.

1. V. Picord, « Pour une loi sur les accidents d'automobiles », *Revue des Assurances terrestres*, 1931, pp. 14 et 497.

CONCLUSION

Une détermination équitable de la charge qui pèse sur les automobilistes ne peut résulter que d'une intervention législative. L'idée de responsabilité ne permet pas la garantie désirable du risque automobile. Si l'on fonde la responsabilité sur la faute, et si l'on continue à rattacher à la faute la disposition de l'article 1384, on est amené à dire que la faute consiste dans la réalisation du dommage et à supposer une obligation légale, du reste excessive, qui n'est invoquée que pour sauver les apparences. Si l'on fonde la responsabilité sur le risque et si l'on considère l'article 1384 comme ayant consacré cette conception, on fausse le sens de ce texte, on altère la notion même de risque qui n'est pas, en réalité, compatible avec la responsabilité et, à plus forte raison, avec une responsabilité illimitée. La vérité est qu'aucune législation ne peut déclarer, en termes généraux, qu'on est responsable par la seule création d'un risque quelconque. Ce qui est socialement utile et équitable et ce que peut faire uniquement le législateur, c'est de mettre à la charge d'une catégorie de personnes un risque social déterminé sous des conditions et dans des limites exactement précisées.

Nous avons montré l'opportunité d'un système de garantie légale du risque automobile et le fonctionnement possible de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles dans le cadre général de la loi sur les accidents

du travail, sous les diverses réserves qu'imposent toutefois, les particularités du risque automobile.

Cette assimilation nous a paru logique et réalisable, notamment dans le domaine si important de la procédure qui tend à assurer l'entière application de la garantie légale par des règles appropriées sur la constatation des accidents, les instances judiciaires, les garanties de paiement des indemnités. Il n'est pas sans intérêt de noter que c'est par le côté de la procédure que nous vons vu le Parlement et le Gouvernement aborder le problème de la garantie légale. Cette constatation est propre à souligner le rôle essentiel des questions procédurales en notre matière. Il ne faut pas oublier cependant, que celles-ci, n'interviennent logiquement qu'en second lieu et que la procédure sera le moyen d'application des principes nouveaux. Ces principes doivent être établis d'abord, dans leur ensemble et il serait d'une mauvaise méthode de les poser par fragments, d'en prendre le chemin par des voies détournées, de les envisager sous des aspects divers de leur mise en œuvre, avant de les regarder en face et en eux-mêmes.

La loi, dont nous avons essayé de dessiner les idées directrices et les lignes générales, incorporera donc les règles de procédure dans un système général d'indemnisation, construit en fonction de l'idée du risque social automobile.

Vu,
le Doyen,
E. ALLIX

Vu, bon à imprimer :
Le Président de Thèse,
Maurice PICARD

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLETY

BIBLIOGRAPHIE

I

Documents

Annuaire de législation étrangère, 1909 et 1925.

Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1907.

Chambre de Commerce de Paris. Séances et travaux, 1930.

Conférence générale de l'organisation internationale du travail
de la Société des Nations. Brochure éditée à Genève, 1925.

II

Ouvrages et articles de Revues.

Béranguier. — *Le problème de la circulation*, tome I, « Les accidents de la circulation », 1929.

Cahan. — « L'assurance d'Etat et l'accident d'automobile », *Journal of American Insurance*, 1931.

Capitant. — « La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 », *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1930.

— « Les fluctuations de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées », *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1927.

— « Une conséquence imprévue du système de la jurisprudence sur la responsabilité du fait des choses inanimées », *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1930.

Crouzel. — « La responsabilité du fait des animaux et du fait des choses », *Revue trimestrielle*, 1925.

Josserand. — « Garde et conduite des automobiles », *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1927.

— « Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées », *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1930.

- « La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1930.
 - « La collision entre véhicules et la responsabilité civile », *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1928.
 - Loniewski.** — *Assurance et responsabilité en matière de transport*, Thèse, Paris, 1926.
 - Piaget.** — *L'heure et le lieu du travail*, 1931.
 - Pic.** — *Traité de législation industrielle. Les lois ouvrières*, 1922.
 - Picard.** — « La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *Revue générale des assurances terrestres*, 1930.
 - « Pour une loi sur les accidents d'automobiles », *Revue générale des assurances terrestres*, 1931.
 - Ripert.** — *La règle morale dans les obligations civiles*, 2^e édition, 1927.
 - Rouast.** — « L'heure et le lieu du travail et la notion de risque professionnel », *Revue générale des assurances terrestres*, 1931.
 - Sachet.** — *Traité de la législation sur les accidents du travail*, 7^e édition, tome II, 1926.
 - Tauzin.** — *La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobiles*. Thèse, Paris, 1929.
 - Vitry.** — *La détermination du fait de l'homme, de l'animal, de la chose*, thèse, Lille, 1922.
-

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE

LE RISQUE AUTOMOBILE ET LE PROBLEME DE SA GARANTIE LEGALE.

Chapitre premier. — Le système de la responsabilité et le système de la garantie légale	7
<i>Section I : Exposé et comparaison critique des deux systèmes</i>	8
<i>Section II : Application jurisprudentielle du système de la responsabilité</i>	17
<i>Section III : Critique de la jurisprudence</i>	25
A. Incertitude du fondement juridique de la responsabilité	25
B. Responsabilité excessive	29
C. Difficultés au cas de collision	33
<i>Section IV : Progrès de la conception de la garantie légale</i>	38
Chapitre II. — L'indemnisation des victimes	43
<i>Section I : Dans quel cas serait admise la protection légale</i>	44
<i>Section II : Quelles personnes seraient légalement protégées</i>	47
<i>Section III : Droits des personnes légalement protégées. Limitation de la réparation dans ses éléments et dans son étendue</i>	48
<i>Section IV : Formes de la réparation</i>	57
<i>Section V : Influence de la faute sur l'existence ou l'étendue de la réparation</i>	57

DEUXIEME PARTIE

LA PROCEDURE

Chapitre premier. — Constatation des accidents	63
<i>Section I : Considérations générales</i>	63
<i>Section II : Procédure antérieure à l'enquête. Déclaration. Certificat médical</i>	67
<i>Section III : Enquête</i>	71

Chapitre II. — Instances judiciaires	74
<i>Section I : Compétence juridictionnelle</i>	76
<i>Section II : Marche de la procédure</i>	82
<i>Section III : Prescription de l'action en indemnité</i>	85
<i>Section IV : Révision des indemnités</i>	90
<i>Section V : Assistance judiciaire</i>	95
Chapitre III. — Garantie de paiement des indemnités	99
Conclusion	109
Bibliographie	111



Les Editions Domat-Montchrestien, 160, rue Saint-Jacques, Paris. - 1934.
